



KÄVELYN JA PYÖRÄILYN LUKSUSTA RAISIOSSA

KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN EDISTÄMISOHJELMA 2024-2035

raisio

JOHDANTO

Kaupunkistrategiamme mukaisesti haluamme rakentaa Raisiosta vehreän ja vetovoimaisen uuden sukupolven kasvukaupungin. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on merkittävässä roolissa tässä rakentamistyössä. Kävelyn ja pyöräilyn hyödyt ovat kiistattomat. Aktiivinen liikkuminen arjen matkoilla lisää meidän hyvinvointimme ja samalla rakentaa viihtyisää ja ihmisläheistä kotikaupunkia.

Kävelyn ja pyöräilyn lisääminen tuo myös taloudellista hyötyä. Liikkumattomuuden kustannukset tulevat kasvamaan ja joudumme miettimään monialaisesti keinoja niiden pienentämiseen. Itsenäisen ja aktiivisen liikkumisen edellytyksiä parantamalla kannustamme niin nuoria kuin iäkkäitä pitämään huolta hyvinvoinnistaan.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä ei ole kyse ei ole pelkästään väylien rakentamisesta, vaan muutokseen tarvitaan yhdessä tekemistä, innostamista ja uskoa yhteisiin tavoitteisiin. Kävely ja pyöräily ovat hyvinvointitekoja niin asukkaille kuin ilmastolle.

Raision kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma on kaupungin yhdessä laatima suunnitelma vuosille 2024-2035 kävelyn ja pyöräiliikenteen edistämiseksi Raisiossa. Se antaa meille suuntaviivat edistämistyöhön ja yhdessä tehty ohjelma varmistaa sen, että jokainen askel ja pyöräilymatka vievät meitä kohti kestävää tulevaisuutta.

Kiitos kaikille, jotka ovat osallistuneet tämän ohjelman laatimiseen ja ovat jatkossa mukana sen toteuttamisessa.

KESTÄVIÄ KILOMETREJÄ,
Eero Vainio
Kaupunginjohtaja



Kuvaaja: Timo Jakonen

SANOTTUA...

JUURI ENNEN
KOULUPÄIVÄN ALKUA
TAPAHTUVA LIIKUNTA
PARANTAA
KESKITTYMISKYKYÄ
OPPITUNNEILLA

JUUSO JUSSILA,
VÄITÖSKIRJAILIJA,
ITÄ-SUOMEN YLIOPISTO

ISTUMINEN ON
UUSI TUPAKKA

YLEN DOKUMENTTI:
KÄVELYN
TERVEYSVAIKUTUKSET

TYÖMATKALIIKKUMINEN
ON HUKATTU
MAHDOLLISUUS

HENKKA HYPÖNEN,
TIETOKIRJAILIJA

TUTKITTUA...

51 %

8. luokkaisista fyysinen toimintakyky on terveyttä ja hyvinvointia kuluttavalla tai haittaavalla tasolla.
(Move-mittaus 2022)

37 %

Liikenteen osuus Raision päästöistä (SYKE, v.2021)

1,2 M€

Vuosittainen kustannus liikenneonnettomuuksista kaupungille
(Litu-suunnitelma 2022)

OHJELMA LYHYESTI

Raision kaupungin kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma ”Kävelyn ja pyöräilyn luksusta” on kaupungin yhdessä asukkaiden ja eri toimijoiden kanssa laatima strateginen suunnitelma vuosille 2024-2035. Ohjelma kokoaa yhteen eri toimijoiden keinoja edistää kävelyä ja pyöräilyä Raisiossa sekä antaa suuntaviivat ja selkänöjan yhdessä tehtävälle edistämistyölle.

Ohjelmassa on laadittu tavoitteet Raision kävelyille ja pyöräliikenteelle sekä määritelty joukko toimenpiteitä, joiden avulla pyritään parantamaan kävelyn ja pyöräliikenteen edellytyksiä ja saavuttamaan asetetut tavoitteet. Toimenpiteiden lisäksi on laadittu kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkot ohjaamaan pidemmän aikavälin suunnittelua ja rakentamista.

Ohjelman lähtökohtana on toiminut kaupunkia koskevat ohjelmat ja linjaukset, nykyiset olosuhteet sekä eri toimijoiden tarpeet ja toiveet. Näiden pohjalta on tunnistettu Raision vahvuudet ja heikkoudet ja määritelty yhdessä toivottu kävelyn ja pyöräilyn tavoitetila: vuonna 2035 Raision kävelystä ja pyöräilystä halutaan puhuttavan houkuttelevana ja turvallisena luksus palveluna, jota edistetään rohkeasti ja yhdessä.

Toimenpiteitä määriteltiin yhteensä 23 kappaletta. Osa toimenpiteistä voidaan toteuttaa lyhyellä aikavälillä ja osa puolestaan on pidemmän aikavälin toimia, jotka tulevat ajankohtaiseksi maankäytön kehittyessä tai uusien investointihankkeiden yhteydessä. Toimenpiteet koskivat infran, maankäytön, yhteistyön, asenteiden ja palveluiden kehittämistä kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta.

Ohjelma laadittiin vuoden 2023 aikana. Työssä osallistettiin asukkaita, päättäjiä sekä kaupungin eri toimijoita ja sidosryhmiä haastatteluiden, työpajojen ja kyselyiden avulla. Yhdessä tekeminen loi pohjaa seuraaville askelille ja polkaisuille entistä isommalla vaihteella.

Työtä ohjasi ja vei eteenpäin poikkihallinnollinen työryhmä, johon kuuluivat:

Nina Vartiainen, Raision kaupunki
Kirsi Anttila, Raision kaupunki
Eveliina Eteläkoski, Raision kaupunki
Heidi Suominen, Raision kaupunki
Karita Toivonen, Raision kaupunki
Veera Salakari, Raision kaupunki
Ulrika Nordblom, Raision kaupunki
Mikko Kunttu, Raision kaupunki
Esa Ilanti, Raision kaupunki
Mikko Rantanen, Raision kaupunki
Piritta Keto, Varsinais-Suomen ELY
Paula Väisänen, Valonia
Olli Haapanen, Valonia
Kati Hyvärinen, Traficom

Työn ohjausryhmänä toimi kaupungin johtoryhmä.

Työn toteutuksesta yhdessä työryhmän kanssa vastasivat kestävän liikkumisen asiantuntijat Minna Raatikka ja Vili Lehtinen Movili Oy:stä. Kuvat: Movili Oy, ellei toisin mainittu.

Raision kaupunki sai työlle liikkumisen ohjauksen valtionavustusta Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta.

OHJELMAN SISÄLTÖ

- 01** KESTÄVÄ LIIKKUMINEN OSANA RAISION KEHITTÄMISTÄ
- 02** NYKYISET OLOSUHTEET JA LIIKKUMINEN
- 03** ASUKKAIDEN, PÄÄTTÄJIEN JA KAUPUNGIN ERI TOIMIJOIDEN NÄKEMYKSIÄ
- 04** NYKYTILAN YHTEENVETO SWOT
- 05** TAVOITTEET

- 06** PYÖRÄILYN PÄÄVERKKO
- 07** TÄRKEIMMÄT KÄVELYALUEET JA -REITIT
- 08** TOIMENPITEET
- 09** SEURANTA
- 10** LIITTEET

01 KESTÄVÄ LIIKKUMINEN OSANA RAISION KEHITTÄMISTÄ

Raisio on yksi Varsinais-Suomen kunnista ja se on kokonsa, luonnonympäristönsä, palvelurakenteensa ja välimatkojensa puolesta ihanteellinen kaupunki kävellä ja pyöräillä. Hyvästä potentiaalistaan huolimatta yksityisautoilu on Raisiossa yleisin tapa liikkua. Raisio on kuitenkin sitoutunut valtakunnallisiin ja seudullisiin tavoitteisiin edistää kestävä liikkuksen olosuhteita osana kaupungin kehittämistä. Konkreettinen seudullinen tavoite on, että kävely- ja pyörämatkojen määrä kasvaa 30 %:lla vuoteen 2030 mennessä. Raision osalta tämä tarkoittaa noin 4 000 uutta kävely- ja pyörämatkaa päivässä vuonna 2030.

Kaupungin strategian mukaan Raisio haluaa olla vuonna 2035 ”Vehreä ja vetovoimainen uuden sukupolven kaupunki”. Tahtotilan toteuttamisessa kävelyn ja pyöräilyn rooli ei vielä näy kovin suurena, mutta strategiassa korostetaan kehittämisen kestävyiden ja asukkaiden tasa-arvoisuuden huomioon ottamista. Kaupungin ilmastosuunnitelmassa, liikenneturvallisuuksuunnitelmassa, liikuntaolosuhteiden kehittämissuunnitelmassa ja keskustan visiotyössä kestävä liikkuksen edistäminen on tunnistettu yhdeksi tärkeimmäksi keinoksi edistää asukkaiden hyvinvointia.

Tämän edistämishjelman tarkoituksena on koota nykyiset toimet ja toimijat yhteen ja tuoda konkretiaa siihen, miten valtakunnallisista ja seudullisista tavoitteista päästään paikallisiin tekoihin kävelyn ja pyöräliikenteen osalta.

Kunnat kehittävät menettelytapoja **kestävän liikkuksen** huomioimiseksi **kaikessa suunnittelussa**.
(Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2020-2031)

”Monipuoliset **liikunta- ja urheilumahdollisuudet kaikille**”
(Kaupungin strategia)

”Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen osuus **vuoteen 2030 mennessä yli 30- 40 %**”
(Seudun LJS)

”**Kestävyyden** huomioon ottaminen toiminnassa ja **päätöksenteossa**”
(Kaupungin strategia)

”Vihreä hyvin saavutettava innovaatiokeskus”
(Keskustavisio)

”Liikenteen **päästöjen vähentäminen** ja **kestävän liikkuksen edistäminen**”
(Ilmastosuunnitelma)

NYKYISET OHJELMAT JA STRATEGIAT

Valtakunnallinen kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma

Fossiilittoman liikenteen tiekartta

Hiilineutraali Suomi 2035

12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (LJS)

Varsinais-Suomen ilmastotiekartta

Varsinais-Suomen LJS 2020

Varsinais-Suomen liikkuksen ohjauksen toimenpidesuunnitelma

Turun kaupunkiseudun MAL-sopimus 2020-2031

Turun kaupunkiseudun LJS 2020

Pikaraitiotie/superbussi/runkolinja -hankkeet

Kaupungin strategia

Raision liikunta-olosuhteiden kehittäminen

E18-hanke

Keskustavisio

Raision liikenneturvallisuuksuunnitelma

Raision ilmastosuunnitelma

02 NYKYISET OLOSUHTEET JA LIKKUMINEN

LIKKUMISTOTTUMUKSET

Raisiolaiset liikkuvat yleisimmin autolla (66 % matkoista). Kävelen tehdään noin viidenneksen matkoista (20 %). Pyörällä ja joukkoliikenteellä kuljetaan selkeästi vähemmän (6 % ja 4 % matkoista)*. Autoilun suosioon voi vaikuttaa moni asia. Yleisimmät syyt ihmisten liikkumisvalintoihin liittyvät arjen helppouteen ja tottumiskysymyksiin. Suurin osa raisiolaisista käy kunnan ulkopuolella töissä, jolloin auto todennäköisesti on helpoin ja mukavin vaihtoehto. Toisaalta suurin osa Raision sisäisistä matkoista tehdään myös autolla, jolloin etäisyyksien ollessa lyhyitä, voidaan pohtia liikkumistottumusten ja –kulttuurin merkitystä yksilön valintoihin. Asukaskyselyn mukaan merkittävin osa kävelymatkoista oli ulkoilua ja liikuntaa. Pyörällä vastaavasti tehtiin yleisimmin työmatkoja ja ulkoiltiin.

Liikkumisvalinnat heijastuvat asukkaiden hyvinvointiin ja lopulta myös kunnantalouteen. Omin lihasvoimin liikkuminen luo mahdollisuuksia viihtyisälle, tasa-arvoiselle ja turvalliselle kaupunkiympäristölle sekä hyvinvoiville asukkaille. Melu- ja ilmanlaatuongelmia ei tarvitse miettiä, kohtaamisnopeudet ja liikkumisen tahti hidastuu, jolloin vaarallisten konfliktien osuus liikenteessä vähenee. Samoin arkiliikkumisen osuus kasvaa ja liikkumattomuudesta maksettava hinta alenee tulevaisuudessa. Oheiseen taulukkoon on koottu liikkumiseen liittyviä tunnuslukuja ja niiden vaikutuksia Raision näkökulmasta.

*HLT 2021

FAKTOJA LIKKUMISESTA

Seutukuntiin verrattuna
kestävien kulkutapojen
(kävely, pyöräily,
joukkoliikenne) käyttö on
yleisintä Turussa ja Raisiossa!
(HLT 2021)

2,5

Raisiolainen tekee keskimäärin
2,5 matkaa päivässä
(HLT 2021)

Asukkaiden matkat pääasiallisen kulkutavan mukaan



66 %



20 %



6 %



4 %

3 km

Yleisimmin pyörämatkan pituus
Turun seutukunnissa
(HLT 2021)

4

kävelijää tai pyöräilijää
loukkaantuu tai kuolee vuosittain
liikenteessä keskimäärin.
(Litu-suunnitelma 2022)

8,5 km

keskimääräinen
työmatka Raisiossa
(lyhyin seudullisesti).
(HLT 2021)

raisio

EDISTÄMISTYÖTÄ TEHDÄÄN YHDESSÄ

Raisiossa on meneillään hyvä pohinä kestävän liikkumisen edistämiseksi. Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittäminen ja aktiiviseen liikkumiseen kannustaminen ovat nousseet mukaan kaupungin toimintaan entistä vahvemmin. Lisäksi tuleva E18 hanke Raision keskustan osalta on nostanut kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden kehittämisen ajankohtaisiksi asioiksi. Hankkeen myötä keskustasta voidaan luoda vetovoimainen ja viihtyisä kaupunkilaisten kohtaamispaikka. Pyöräilyinfran kehittämisen osalta Raisio tekee jatkuvaa yhteistyötä seudullisen työryhmän kanssa. Lisäksi kaupungissa on sisäisesti perustettu monialaisia työryhmiä, joissa viedään yhdessä eteenpäin asukkaiden hyvinvointiin ja liikenneturvallisuuteen liittyviä asioita. Selkeästi yhdessä tekeminen ja poikkihallinnollinen ote haastavien kokonaisuuksien ratkaisemisessa on vakiinnuttanut paikkansa.

TIESITKÖ TÄMÄN NYKYISESTÄ KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISESTÄ RAISIOSSA?

- 1 Raisiossa parannettiin vuonna 2023 neljän kohteen pyöräpysäköintiä valtion rahoituksen avulla (Kerttula, Kuloisten koulu, Kirjasto, uimaranta)
- 2 Raisiossa on asennettu tänä vuonna kaksi uutta pyörien pyöränhuoltopistettä Kerttulaan ja kirjastolle.
- 2 Raisiossa on yksi kävely- ja pyöräliikenteen laskuri ja neljä uutta suunnitteilla.

- 3 Raision kaupunki on saanut tunnustuksen ”Suomen aktiivisin työpaikka”. Se on osoitus hyvin toteutetusta henkilöstöliikuntaohjelmasta ja panostuksesta työhyvinvointiin. Raisio tarjoaa mm. työsuhdepyörätua työntekijöilleen. Etu on käytössä jo 70 työntekijällä.
- 4 Vuonna 2024 valmistuu ensimmäinen kävelypainotteinen katu, kun Varppeenkatu saneerataan.
- 5 Pyöräilyn pääreittien opastusta kehitetään seutuyhteistyössä naapurikuntien kanssa.

- 6 Raisio kuuluu Pyöräilykuntien verkostoon, joka on kunnille ja yrityksille tarkoitettu taho, joka auttaa ja tukee kuntia pyöräilyn edistämiseen liittyvissä asioissa.
- 7 Raisio on mukana valtakunnallisessa ”Liikkuen läpi elämän”-ohjelmassa, johon sisältyy mm. koululaisille suunnattu ”Liikkuva koulu” -toiminta.

RAISIOSSA ON POTENTIAALIA LISÄTÄ KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ

Vaikka nykyiset liikkumisen tunnusluvut osoittavat, että yleisimmin Raisiossa kuljetaan autolla, niin se ei tarkoita etteikö Raisiossa olisi potentiaalia kävely- ja pyörämatkojen lisäämiselle. Raisio on Suomen 9:nneksi tiheimmin asuttu kunta Suomessa. Se on tiheimmin asuttu kuin esimerkiksi Tampere, Oulu tai Pori (Tilastokeskus, 2022). Lisäksi asutuksen ja palveluiden väliset etäisyydet linnuntietä pitkin ovat lyhyitä.

Työssä tarkasteltiin erikseen keskustan ja alakoulujen saavutettavuutta kävellen ja pyörällä. Tarkastelu on tehty nykyisiä palveluverkkoa ja kävely- ja pyöräily-yhteyksiä hyödyntäen. Lisäksi tarkasteltiin, miten isoimmat työpaikat sijoittuvat keskustaan nähden. Tuloksena saatiin, että noin puolet asukkaista (51 %) asuu ja saman verran työpaikoista sijoittuu kolmen kilometrin tai lyhyemmän matkan päähän keskustasta. Toisin sanoen keskustasta on puolelle raisiolaisista alle vartin pyörämatkan päässä. Vastaavan vartin päässä, aivan keskustan tuntumassa (1 km tai alle), asuu noin joka kuudes raisiolainen (16 % väestöstä).

Alakoululaisten osalta suurin osa (72 % v.2010-2015 syntyneistä) asuu enintään kolmen kilometrin kävely- tai pyörämatkan päässä alakoulusta. Vastaavasti enintään yhden kilometrin päässä asuu 16 % tarkasteluryhmästä.



Puolet asukkaista asuu **~15 min** pyörämatkan päässä keskustasta.



Joka kuudes asuu **~10 min** kävelymatkan päässä keskustasta.



Yli 70 % alakoululaisista asuu **3 km tai lyhyemmän** matkan päässä koulusta.



Noin 50 % asukkaista ja työpaikoista on **3 km säteellä** keskustasta.



LIKKUMISEN OLOSUHTEET

Nykyinen Raision kävely- ja pyöräilyverkko on pääosin kehittynyt autoliikenteen ehdoilla. Tämä tarkoittaa sitä, että varsinaisia asuinalueiden välisiä tai keskustaan johtavia kävelyn tai pyöräilyn oikoreittejä ei ole toteutettu. Suurin osa väylistä on yhdistettyjä kävely- ja pyöräteitä, joissa vain harvoilla mopoilu on sallittu. Erillisiä reittejä kävelijöille tai pyöräilijöille on keskustan ulkopuolella viherympäristössä. Viherverkosto on laaja ja laadukas ja se yhdistää puisto- ja virkistysalueita toisiinsa.

Kävelyn osalta nykyinen keskusta on osin hajautettu ja pirstaleinen, jolloin varsinaista kävelykeskustaa ei ole päässyt muodostumaan. Isoimpia este- tai haittavaikutuksia kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta syntyy vilkkaimpien autoteiden yli- ja alikuluista, jotka joko pidentävät reittiä tai lisäävät pysähdyksiä tai nousuja. Viihtyisiä kaupungin sisäisiä kävelyreittejä muodostuu luontopolkujen ja viherverkon avulla.

Joukkoliikenteen pääakseli kulkee Raision läpi, jolloin joukkoliikenteen saavutettavuus on pääosin hyvä. Poikkeuksena Kaanaan asuinalue, josta etäisyydet lähimmille pysäkeille kasvavat melko pitkiksi. Joukkoliikennepysäkkien pyöräpysäköintiä on parannettu viime vuosina, jotta se kannustaisi joukkoliikenteen käyttöön nykyistä enemmän.

Kävely- ja pyöräverkko koostuu sekä kaupungin että valtion väylistä. Kaupungin omistamia kävely- ja pyöräväyliä on 131 km. Kaupunki vastaa omien väylien kunnossapidosta ja Varsinais-Suomen ELY-keskus kunnossapitää valtion omistamia väyliä. Pääsääntönä on, että isoimpien teiden varret ovat ELY:n vastuulla ja loput kaupungin. Kaupungin omistamista väylistä noin 43 km kuuluu kunnossapidon korkeimpaan A-luokkaan ja loput väylistä B-luokkaan. ELY:n ja kaupungin kunnossapidon laatuvaatimukset ja käytänteet eroavat, jolloin laatutaso voi vaihdella reittikohtaisesti.



Kuvia kävely- ja pyöräilyinfran nykytilanteesta. Seudullinen yhteistyö väylien rakentamisessa on tärkeää, sillä seudulliset yhteydet muodostavat verkon pääreitit. Keskusta-alueella reitit ovat joko ajoradan viereisiä yhdistettyjä väyliä tai puistoreittejä. Raisiossa on useita vilkasliikenteisiä teitä, joiden yhteyteen on rakennettu alikulkuja. Alikulkuja elävöittämällä on pyritty lisäämään käyttäjien viihtyisyyttä.



Koulujen pyöräpysäköintiin on varattu tarpeeksi tilaa. Telineet ovat runkolukittavia. Osa paikoista voisi olla katettuja. Paikkojen sijainti sisäänkäyntien läheisyydessä on toimiva. Kuvassa Vaisaaren koulu.



Esimerkki koulureitistä, jossa liikenneympäristö ei tue kävelijän tai pyöräilijän tarpeita, vaikka molemmilla puolilla on yhdistetty kävely- ja pyöräväylä. Kadun avaruus ja suoruus houkuttelee suuriin ajonopeuksiin, jolloin sen ylittäminen on turvatonta. Kuva Eeronkuja.



Nykyisen keskustan haasteena viihtyisyyden ja vetovoiman näkökulmasta on sen sokkelaisuus, betonimainen olemus, vähäinen viherympäristö ja virikkeettömyys.



Suosituimpien joukkoliikennepysäkkien yhteyteen on rakennettu laadukkaita liityntäpysäköintipaikkoja pyörille.



Suosittu pump track –rata koulun lähistöllä viherympäristössä houkuttelee kaikenikäisiä tempuillemaan. Esimerkki siitä, miten ilon kautta voidaan kannustaa ihmisiä liikkumaan.



Nykyinen keskustan kohdalla oleva suuri risteysalue, joka eriyttää alueita kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta. E18 hankkeessa kehäväylä katetaan ja tilaa vapautuu kävelylle ja pyöräilylle. Tärkeää on huomioida uudenkin alueen saavutettavuus keskustan ympäriltä kävelen tai pyörällä.

03 ASUKKAIDEN NÄKEMYKSIÄ

Edistämisohjelman tehdessä haluttiin kysyä asukkailta eli tärkeimmiltä käyttäjiltä mielipiteitä ja toiveita liittyen kävelyn ja pyöräilyn olosuhteisiin Raisiossa. Tätä varten työssä toteutettiin karttapohjainen asukaskysely, johon saatiin 312 vastausta. Vastauksia on hyödynnetty edistämisohjelman tavoitteiden ja toimenpiteiden suunnittelun tukena. Ohessa lyhyesti yhteenveto käyttäjien mielipiteistä sekä taustatietoja vastaajista. Tarkemmat asukaskyselyn tulokset on esitetty liitteessä 2.

Kyselyn mukaan suurin osa vastaajista kävelee ja autoilee päivittäin. Vastaavasti noin neljännes kertoo pyöräilevänsä päivittäin. Suurin osa vastaajista oli työssäkäyviä, joten vastauksissa saattaa painottua työmatkaliikkumisen näkökulma.

Yleisimmät syyt kävellä ja pyöräillä ovat positiiviset vaikutukset kuntoon ja hyvinvointiin sekä ulkoilu ja virkistys. Muita syitä pyöräilyn osalta ovat matkanteon nopeus ja kätevyys sekä kävelyn osalta koiran ulkoilutus ja matkanteon sosiaalisuus.

Kävelyn ja pyöräilyn olosuhteille annettiin kohtuullisen hyvät arvosanat keskiarvolta noin kolme tähteä viidestä. Huono sää sekä kunnossapito koettiin yleisimmiksi esteiksi kävellä ja pyöräillä. Kävelyn osalta nousi edellä mainittujen lisäksi esiin myös liian pitkät välimatkat sekä tavaroiden kuljettamisen hankaluus.

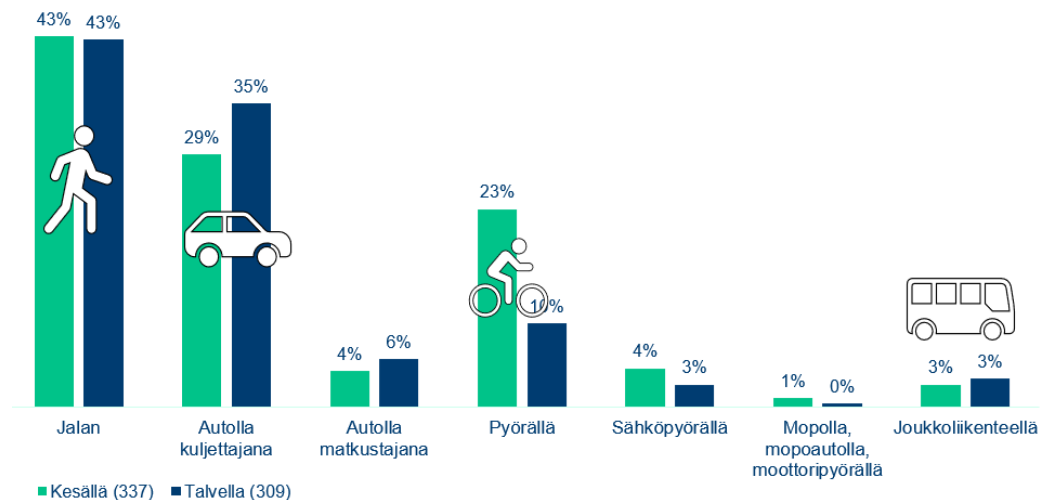
ASUKKAIDEN ARVOSANA
KÄVELYLOLOSUHEILLE (ka.)



ASUKKAIDEN ARVOSANA
PYÖRÄILYLOLOSUHEILLE (ka.)



LIIKUN PÄIVITTÄIN...



ASIAT, JOIHIN ENITEN OLLAAN TYYTYMÄTTÖMIÄ

1. Pyöräteiden kunnossapito
2. Pyöräteiden kunto ja laatu
3. Pyöräilyn turvallisuus
4. Tietyömaiden ohittamisen turvallisuus ja sujuvuus

ASIAT, JOIHIN OLLAAN ENITEN TYYTYVÄISIÄ

1. Pyöräteiden määrä
2. Ympäristön miellyttävyys ja viihtyisyys
3. Valaistus
4. Tieto reiteistä ja reittivaihtoehtoista

ASIAT, JOIHIN ENITEN OLLAAN TYYTYMÄTTÖMIÄ

1. Kävelyteiden kunnossapito
2. Kävelyteiden kunto ja laatu
3. Palveluiden saavutettavuus kävellessä
4. Reittien varrella olevat levähdyspaikat

ASIAT, JOIHIN OLLAAN ENITEN TYYTYVÄISIÄ

1. Kävelyteiden määrä & Ympäristön miellyttävyys ja viihtyisyys
2. Kävelyn turvallisuus
3. Tieto reiteistä ja reittivaihtoehtoista

ASUKKAILTA KUULTUA

”

Raisio on tiivis, mutta pyörällä liikkuminen on takkuista ja epämukavaa. Pyöräily-ympäristö on sekava kokeneellekin pyöräilijälle ja vaikea opettaa lapselle.

Pyörä on usein Raisiossa jopa nopeampi kuin auto.

Muuten ok, mutta toimimattomat yli- ja alikulut sekä korjaustöiden aikaiset huonot väliaikaisjärjestytyt tiputtavat pisteitä.

”

Ei ole oikein paikkoja, jonne menisin pyörällä. Kävelen enemmän, ja muutoin sitten autolla.

Kävelen, koska matka on liian lyhyt käynnistääkseni autoa.

Pyöräily on itselleni miellyttävämpää kuin autoilu.

Lisää panostusta kunnossapitoon, niin saadaan kaikki pyöräilemään ja kävelemään

44 % 

raisiolaisista oli sitä mieltä, että Raisiossa pyöräilyyn tulisi panostaa nykyistä enemmän (asukaskysely 2023)

21%

TOP 3, SYYTÄ MIKSI ASUKKAAT KÄYTTÄISIVÄT FÖLLÄREITÄ n=367

11%

10%

Ei huolta oman pyörän jättämisestä ja pysäköinnistä

Mahdollistaisi eri tavan liikkua meno- ja paluumatkat

Mahdollistaisi joukkoliikenteen käytön nykyistä paremmin

70% 

vastaajista ilmoitti, että on tyytyväisiä pysäköintipaikkojen riittävyyteen julkisten palveluiden lähellä.

38% 

Pyöräpysäköinnin osalta eniten tyytymättömyyttä aiheutti pysäköinnin turvallisuus varkauksien varalta.

03 PÄÄTTÄJIEN NÄKEMYKSIÄ

Asukkaiden lisäksi päättäjiltä kysyttiin heidän ajatuksiaan kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä ja olosuhteista Raisiossa. Päättäjille toteutettiin sähköinen kysely, johon saatiin 24 vastausta. Ohessa on lyhyt yhteenveto vastauksista.

Yleisesti päättäjät pitivät kävelyn ja pyöräilyn edistämistä Raisiossa tärkeänä asiana. Kyselyyn vastanneiden päättäjien mielestä Raision suurimmat vahvuudet kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta ovat viihtyisät ja miellyttävät reitit, jotka kannustavat nauttimaan luonnosta. Lisäksi tunnistettiin, että kompaktina kaupunkina Raisiossa on lyhyet matkat joka puolelle. Vahvuutena nostettiin myös kaupungin positiivinen henki ja ajankohta, jossa on mahdollisuuksia muutoksille.

Suurimmiksi haasteiksi tunnistettiin se, että kaupunki on rakentunut aikojen saatossa autoilun varaan, jolloin tilanteen kehittymiseen kuuluu aikaa ja resursseja. Osaltaan sen arveltiin heijastuvan heikkoon motivaatioon edistää kävelyä ja pyöräilyä. Lisäksi ongelmakohtiksi nostettiin keskustan olosuhteet ja epäselvät reitit sekä yleisimmin väylien kunto ja niiden kunnossapito.

TÄRKEIMMIKSI ASIOIKSI EDISTÄMISEN OSALTA TUNNISTETTIIN:

Kaavoituksen merkitys: kilpailukykyiset ja laadukkaat olosuhteet luodaan jo varhaisessa vaiheessa

Yksittäiset tärkeimmät keinot: Väylien kunnossapito, opastus, pyöräpysäköinti sekä matkaketjujen mahdollistaminen

Rahoituksen tärkeys

Olosuhteiden edistäminen käyttäjälähtöisesti

KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISTÄ PIDETÄÄN TÄRKENÄ.

Kuinka tärkeänä pidät kävelyn ja pyöräilyn edistämistä asteikolla 1-4.



67%



vastaaajista on sitä mieltä, että kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen tulisi varata erillinen määräraha sekä investointeihin että käyttötalouteen.

03 KAUPUNGIN TOIMIJOIDEN NÄKEMYKSIÄ

Työssä haastateltiin kaupungin eri toimialoja: elinvoima- ja kilpailukyky, konsernipalvelut, sivistys- ja vapaa-aikatoimiala. Haastatteluihin osallistui yhteensä 21 kaupungin asiantuntijaa. Jokainen toimiala tarkasteli kävelyn ja pyöräilyn edistämistä oman työnsä ja toimialan tavoitteiden kautta. Ohessa on lyhyt koonti eri toimialojen toiveista ja tarpeista liittyen kävelyn ja pyöräilyn edistämistyöhön:

SIVISTYS- JA VAPAA- AIKATOIMIALA

- ✓ Lukiolaisten liikkumisen lisääminen
- ✓ Koulujen saattoliikenteen vähentäminen
- ✓ Urheiluseurojen kanssa yhteistyön tiivistäminen
- ✓ Pyöräpysäköinnin edistäminen kaupungin kiinteistössä ja liikunta- ja kulttuurikohteissa
- ✓ Väylien ja kiinteistöjen piha-alueiden kunnossapidon parantaminen.

"Tehtävämme on kaupunkilaisten henkisen ja fyysisen sekä sosiaalisen hyvinvoinnin lisääminen. Asukkaiden omatoimisuuden lisääminen"

KONSERNI- PALVELUT

- ✓ Väylien parempi kunnossapito
- ✓ Turvallinen pyöräpysäköinti
- ✓ Viestinnässä parantaminen niin asukkaiden kuin päättäjien suuntaan
- ✓ Päättäjien sitouttaminen
- ✓ Kampanjoissa enemmän yhteistyötä eri toimijoiden kanssa.
- ✓ Järjestämisen ja tekemisen tahtotilaa on, mutta kuka tekee/ toteuttaa?

"Tehtävämme on asukkaiden ja henkilöstön hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen"

ELINVOIMA- JA KILPAILUKYKY- TOIMIALA

- ✓ Päättäjien tahtotilan kasvattaminen liittyen kestäväen liikkumisen edistämiseen
- ✓ Kaupungin sisäisen yhteistyön vahvistaminen
- ✓ Kunnossapidon rahoituksen nostaminen
- ✓ Viestinnän lisääminen
- ✓ Saattoliikenteen sijoittelu, turvallisuus ja vähentäminen

"Tehtävämme on liikkumisen sujuvuuden ja turvallisuuden parantaminen ja tälle työlle edellytysten luominen."

04

NYKYTILAN YHTEENVETO - SWOT

Nykytilan tietojen perusteella tehtiin yhteenveto kävelyn ja pyöräilyn edistämisestä Raisiossa. Nykytilan analyysi tehtiin SWOT- tarkasteluna. Alla on koottu Raision vahvuudet, heikkoudet, mahdollisuudet ja potentiaaliset uhat edistämistyön näkökulmasta. Analyysia hyödynnettiin tavoitteiden ja varsinaisten toimenpiteiden suunnittelussa ja arvioinnissa.



VAHVUUKSIA

Lyhyet etäisyydet kaupungin sisällä.

Hyvä seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys.

Seudullinen yhteistyö liikenteen ja maankäytön asioissa sekä kaupungin sisäinen ”pöhinä”.

Useita infran parantamistoimia tekeillä: opastus, laskimet, pyöräpysäköinti.



HEIKKOUKSIA

Kestävän liikkumisen strateginen asema vielä heikko (kuntatason linjauksissa).

Vahva moottoriliikenneväylien aiheuttama estevaikutus kävelyn ja pyöräilyn näkökulmasta. Tämä vaikuttaa myös keskustan vaikeaan hahmottamiseen.

Raisiossa on houkuttelevaa ja sujuvaa autoilla. (reitit, pysäköinti, Mylly).



MAHDOLLISUUKSIA

Tulevat kehityshankkeet tukevat kestävästä liikkumista. Keskustan roolin vahvistaminen ”Ihmisten kohtaamisristeyksenä”.

Asukas- ja sidosryhmätyön potentiaali vielä hyödyntämättä.

Luonnonympäristöt ja esim. Playa del Raisio brändi ja olosuhteet houkutusena kestäväälle liikkumiselle.



UHKIA

Isoja liikenneympäristön muutoksia ei hyödynnetä, jolloin muutos myöhemmin haastavaa (kestävää liikkumista ei priorisoida).

Liikkumistottumusten muutokset vievät aikaa ja vaikutuksien todentaminen vaatii pitkäjänteistä sitoutumista – jos ei onnistuta viestimään muutoksista ja sen vaikutuksista, voi olla vaikea perustella investointeja tms.

05 TAVOITTEET VUODELLE 2035

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelman tavoitteet on laadittu perustuen nykytilan analyysiin sekä työssä järjestettyjen tavoitetyöpajojen tuloksiin. Työpajoihin osallistui kaupungin asiantuntijoita, tärkeimpiä sidosryhmiä, asukasedustajia sekä päättäjiä. Lisäksi asukkailla oli mahdollisuus kirjoittaa kirjastossa olevalla pisteellä ajatuksiaan unelmien kävely- ja pyöräkaupungista.

Tavoitteena on, että vuonna 2035 Raision kävelystä ja pyöräilystä halutaan puhuttavan houkuttelevana ja turvallisena luksuspalveluna, jota edistetään rohkeasti ja yhdessä. Tavoite on jaettu kärkiteemoiksi, joissa nousee esille keskustan olosuhteet, kunnossapito, arjen liikkuminen, matkaketjut, lasten ja nuorten itsenäinen liikkuminen sekä kaupungin toiminta ja resurssit.

Kärkiteemoissa on kuvattu, miten käyttäjät kuvailevat tilannetta vuonna 2035 ja vastaavasti, miten teemasta puhutaan nykyhetkessä vuonna 2023. Nykytilanteen kuvauksessa on nostettiin esiin teemaan liittyvät haasteet ja mahdollisuudet, joihin tavoitetilassa halutaan muutos. Ne pohjautuvat vuoden 2023 asukaskyselyyn tuloksiin. Tavoitteen kärkiteemat on esitelty tarkemmin seuraavilla sivuilla.

Tavoitteet ohjaavat jäljempänä esiteltyjä toimenpiteitä ja niiden priorisointia vuosille 2024- 2035.

TAVOITTEENA, ETTÄ VUONNA 2035 RAISION KÄVELYSTÄ JA PYÖRÄILYSTÄ PUHUTAAN SEURAAVASTI:

” NÄHDÄÄN KESKUSTASSA, SIELLÄ ON NIITÄ KIVOJA PAIKKOJA - TULEN KÄVELLEN TAI PYÖRÄLLÄ, SE ON HELPOINTA.

” IHANAA, KUN REITIT ON KUNNOSSAPIDETTY YMPÄRIVUODEN NÄIN LAADUKKAASTI. EI TARVITSE MIETTIÄ, ONKO TURVALLISTA LÄHTEÄ LIIKKEELLE.

” KÄVELY JA PYÖRÄILY RAISIOSSA? SE ON KUIN MINULLE RÄÄTÄLÖITY PALVELU – SUJUVAA ARJEN LUKSUSTA.

” TYÖMATKANI ON YLLÄTTÄVÄN NOPEA BUSSILLA. BUSSI JA PYÖRÄ YHDISTELMÄ TOIMII LOISTAVASTI.

” TAJUSIN, ETTÄ OLEN PAREMPI VANHEMPI, KUN KUSKAAN VÄHEMMÄN.

” ME RAISIOSSA EDISTETÄÄN KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ ROHKEASTI UUDELLA TAVALLA.

VUONNA 2023

”

Pyöräily on Raisiossa selvästi alisteinen autoille ja esimerkiksi keskustassa pyöräily on tehty hyvin hankalaksi.

Pelkästään keskustan läpikulku on hankalaa, ja vaatii useita tien ylityksiä tai alituksia.

Raisiossa on jopa liiketiloja, joille ei ole kulkuväyliä kuin autoja varten.

”

Raisiolla on pyöräilypotentiaalia.

VUONNA 2035

”

NÄHDÄÄN KESKUSTASSA, SIELLÄ ON NIITÄ KIVOJA PAIKKOJA - TULEN KÄVELLEN TAI PYÖRÄLLÄ, SE ON HELPOINTA.

Keskusta on tulevaisuudessa kävelijöiden ja pyöräilijöiden ehdoilla suunniteltu ja toteutettu. Keskusta on elinvoimainen ja siellä poiketaan ja viihdytään. Keskustaan pääsee helpoiten kävellen, pyörällä tai bussilla. Keskustaan johtavat reitit ovat selkeitä ja sujuvia kävellen ja pyörällä. ”Risteyksien kaupunki” on unohdettu ja uuden keskustan myötä puhutaan ”kohtaamisten kaupungista”.

Keskustan ulkopuolella kävelijöiden ja pyöräilijöiden tärkeimmät reitit on tunnistettu ja ne ovat laadukkaita, viihtyisiä ja yhtenäisiä. Liikkuminen pyörällä tai jalan on noussut kilpailukykyiseksi vaihtoehdoksi arjen matkoille. Lyhyiden matkojen ja viihtyisien maisemien potentiaali on lunastettu.

VUONNA 2023

”

Harmittaa, että kävelyteillä liukkautta ja aurausta suoritetaan pätkissä, esimerkki Kerttulan kohdalla Raumantien yli menevä silta ei kuulu kenenkään hoidettavaksi.

Koskaan ei voi tietää, missä kunnossa kulkuväylät aamuisin ovat. Urakkarajat epäselviä, välillä pyörätien pätkä voi olla täysin hoitamaton.

”

Talvikunnossapitoon parannus, niin Raisiossa on erinomaista liikkua muutenkin kuin autolla.

Lähde: Aasukysely 05/2023

VUONNA 2035

”

IHANAA, KUN REITIT ON KUNNOSSAPIDETTY YMPÄRIVUODEN NÄIN LAADUKKAASTI. EI TARVITSE MIETTIÄ, ONKO TURVALLISTA LÄHTEÄ LIIKKEELLE.

Raisiossa kävely ja pyöräily on turvallista ympärivuoden. Huonon sään vaikutukset matkantekoon on minimoitu laadukkaan kunnossapidon ansiosta.

Liikkuessa on helppo tunnistaa priorisoidut reitit ja luottaa niiden olevan aina kunnossa. Laadukkaan kunnossapidon edellytykset on huomioitu aina kaavoituksesta työkoneisiin. Työtä tehdään yhteistyössä ja työn jäljestä ollaan ylpeitä. Kunnossapidon arvo käyttäjille ja kestävän liikkumisen suosioon on tunnistettu yhdeksi avaintekijäksi.

VUONNA 2023

”

Ulkoilureitistöt ovat erittäin tärkeä, positiivinen valtti Raisiolle näin muualta päin Suomea muuttaneena. Reittejä on mukavasti. Ne eivät kaikilta osin ole itseohjautuvia, vaan vaativat etukäteisselvittelyä.

”

Toivoisin, että kansan ei tarvitsisi pimeässä vaeltaa. Se lisäisi turvallisuuden lisäksi mukavuutta, kun ei oltaisi autoteiden valaistuksen varassa.

”

It would be great to take a water sip during walks or bike rides.

Lähde: Aasukysely 05/2023

VUONNA 2035

”

KÄVELY JA PYÖRÄILY RAISIOSSA? SE ON KUIN MINULLE RÄÄTÄLÖITY PALVELU – SUJUVAA ARJEN LUKSUSTA.

Raisio houkuttelee muita vierailemaan ja jäämään sen paratiisimaisen keskustan ja rauhallisuutta tarjoavien viherympäristön ja luontoreittien vuoksi. Raisio erottuu muista edukseen, koska sen kävely- ja pyöräilyolosuhteista on helppo kertoa kaverille ja tietoa löytyy niin netistä kuin väylien varrelta.

Raisio on myös tunnettu siitä, että kävelijöitä ja pyöräilijöitä on ajateltu kuin ykkösluokan asiakkaita. Olosuhteet ja palvelut on mietitty niin, että asiakaskokemus on taattu. Raisiossa on rohkeasti uskallettu oppia erehdyksien kautta ja käyttäjää kuunnellen.

VUONNA 2023

”

Yhteiskäyttöinen polkupyörä olisi turvallisempi tapa matkustaa Turkuun kuin vuokrattavat sähköpotkulaudat.

”

Turvallisia pyörän pysäköimispaikkoja tulee lisätä, jotta pyörällä lähtee mielellään muiden julkisten äärelle.

”

Ei tee mieli jättää fillaria koko päiväksi esim. keskustaan, jos vaikka lähtee julkisilla Helsinkiin.

VUONNA 2035

”

**TYÖMATKANI ON YLLÄTTÄVÄN NOPEA BUSSILLA.
BUSSI JA PYÖRÄ YHDISTELMÄ TOIMII LOISTAVASTI.**

Raision joukkoliikenteen suosio kasvaa, kun matka lähimmälle pysäkillä on helppo tehdä kävellen tai pyörällä. Pysäkkien kävely- ja pyöräily-yhteydet ovat laadukkaat ja pysäkeillä on mahdollisuus turvalliseen pyöräpysäköintiin. Lisäksi matkan alku- ja loppumetrit voi tehdä huolettomasti yhteiskäyttöisten palveluiden avulla, esimerkiksi kaupunkipyörien avulla. Enää ei tarvitse olla jumissa omaan pyöräänsä tai autoonsa.



VUONNA 2023

”

Pyöräily-ympäristö on sekava kokeneellekin pyöräilijälle ja vaikea opettaa lapselle.

”

Joillakin pitkät matkat pimeällä ja yksin liikkuminen pelottaa.

”

*Koulujen läheisyydessä ongelmana on se, että lapset tuodaan liian lähelle koulua eikä suostuta jättämään oppilaita osoitetuille alueille. Kiire ja itsekkyyks usein taustalla.
(liikenneturvallisuusselvitys 2021)*

Lähde: Asukaskysely 05/2023

VUONNA 2035

”

**TAJUSIN, ETTÄ OLEN PAREMPI VANHEMPI,
KUN KUSKAAN VÄHEMMÄN.**

Kun olosuhteet ovat kohdallaan, raisiolaiset vanhemmat kannustavat ja tukevat lastensa itsenäistä liikkumista. Vanhemmat ovat huomanneet sen tuomat hyödyt omassa ja lastensa arjessa. Autolla kускаamisen vähentyminen vapauttaa aikaa ja energiaa arjessa jaksamiseen sekä lisää kaikkien liikkujien turvallisuutta, kun autoliikenne koulujen ja harrastepaikkojen ympärillä vähenee.

Taloudellisesti Rasion kaupunki säästää miljoonia panostamalla lasten ja nuorten aktiiviseen liikkumiseen.

Lapset kuittaavat arkiliikkumisen annoksensa aktiivisilla koulumatkoillaan ja lyövät pöytään kansallisia ykköstuloksia niin hyvinvoinnin kuin oppimisen saralla.

VUONNA 2023

”

Järjestämisen ja tekemisen tahtotilaa on, mutta kuka tekee ja toteuttaa?

”

Kävely ja pyöräliikenne huomioidaan, mutta ei missään nimessä priorisoida. Erityisesti pyöräilyn osalta huomaa, kuinka se helposti jää muun suunnittelun jalkoihin.

”

Hyvää työtä on tehty, kiitos siitä.

Lähde: Asukaskysely 05/2023

VUONNA 2035

”

ME RAISIOSSA EDISTETÄÄN KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ ROHKEASTI UUDELLA TAVALLA.

Raision kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma tarjoaa keinoja yhdessä tehtävälle kulttuurinmuutokselle, jossa aktiivinen ja kestävä liikkuminen nousee ensisijaiseksi valinnaksi suunnittelussa ja päätöksenteossa.

Muutos tehdään yhdessä kaupungin asiantuntijoiden, asukkaiden ja sidosryhmien kanssa. Toimijat vastaavat yhdessä riittävästä rahoitustasosta, osaamisen kehittämisestä ja kunnianhimoisesta edistämistyöstä. Toimijat ovat valmiita tekemään kiperiäkin päätöksiä kestävä liikunnan edistämisen eduksi.

06 PYÖRÄILYN PÄÄVERKKO 2035

Ohjelmassa laadittiin tavoitteellinen ja suunnitteluohjaava pyöräilyn pääverkko vuodelle 2035. Pääverkko toimii kaavoituksen, suunnittelun ja kunnossapidon apuvälineenä, jotta eri toimijat voivat työssään priorisoida tunnistettuja reittejä ja yhteyksiä. Yhteisesti laadittu verkko vähentää suunnittelun pirstaleisuutta ja auttaa rakentamaan yhtenäisiä ja jatkuvia reittejä käyttäjän näkökulmasta. Pääverkko on tarkoitettu tavoitteelliseksi ohjaamaan kaavoitusta, uusien väylien rakentamista sekä niiden suunnittelua. Verkkoa on tarvittaessa päivitettävä ajantasaisen tiedon mukaiseksi, jotta tehdyt ratkaisut toimivat sen hetkiseen tilanteeseen parhaiten. Jatkosuunnittelua ja reittikohtaisia kustannusarvioita varten tavoiteverkosta tulee tehdä tarkemmat reittikohtaiset tarkastelut.

Pyöräiliikenteen verkko muodostuu pää-, alue- ja paikallisreiteistä, joista **pää- ja aluereitit muodostavat pyöräilyn pääverkon**. Pääverkossa on tunnistettu Raision tärkeimmät pyöräiliikenteen reitit ja yhteydet työ- ja koulumatkaliikkumisen sekä asiointiliikenteen näkökulmasta. Tarkoituksena on, että pyöräilijä saavuttaa tärkeimmät määränpäätt helposti, turvallisesti ja sujuvasti sekä parhaimmillaan ajallisesti nopeammin kuin autolla. Luokittelu pää- ja aluereitteihin auttaa väylien laatutason ja kunnossapitokriteerien määrittelemisessä.

Pyöräiliikenteen pääverkon tarkoituksena ei ole ainoastaan ohjata rakentamaan pyöräteitä, vaan kehittää pyöräilyolosuhteita eri keinoin ja siten parantaa liikenneturvallisuutta ja liikkumisen sujuvuutta. Yhtenäisen verkon avulla luodaan pyöräilijöille loogisia ja jatkuvia yhteyksiä tarkastelemalla katuverkkoa kokonaisuutena. Katuverkon osia voidaan muun muassa rauhoittaa muun ajoneuvoliikenteen osalta, jolloin pyöräilyn olosuhteet ja liikenneturvallisuus paranevat. Pyöräiliikenteen verkkoon eivät kuulu pelkästään nykyiset pyöräilyväylät vaan kaikki pyöräilijöiden käyttämät väylät, joita ovat kadut ja tiet, erilliset pyörätiet sekä tarvittaessa puistokäytävät ja vastaavat. (Väyläviraston ohje 18/2020)

Verkko on laadittu valtakunnallisen suunnitteluohjeen mukaisesti ja yhteistyössä kaupungin kaavoituksen, suunnittelun ja kunnossapidon asiantuntijoiden kanssa. Lisäksi verkkoa ovat kommentoineet Varsinais-Suomen ELY:n asiantuntijat. Suunnittelun lähtökohtana ovat olleet asukaskyselyn pohjalta tunnistetut käytetyimmät reitit, nykyiset tärkeimmät kohteet (palvelut ja isoimmat alueen työpaikat), väestön sijoittuminen, nykyinen jalankulun ja pyöräiliikenteen verkko, koulujen palveluverkkosuunnitelma, seudullinen pyöräilyn pääverkko, keskeiset joukkoliikenteen pysäkit sekä yleiskaavassa esitetyt kaupunginosakeskukset. Pääverkko on kuvattu tarkemmin liitteessä 1.



Raision nykyiset pyöräily-yhteydet ovat pääosin autoliikenteestä erillisiä yhdistettyjä kävelyn ja pyöräilyn väyliä.



PYÖRÄILYN PÄÄVERKKO 2035

PÄÄREITIT

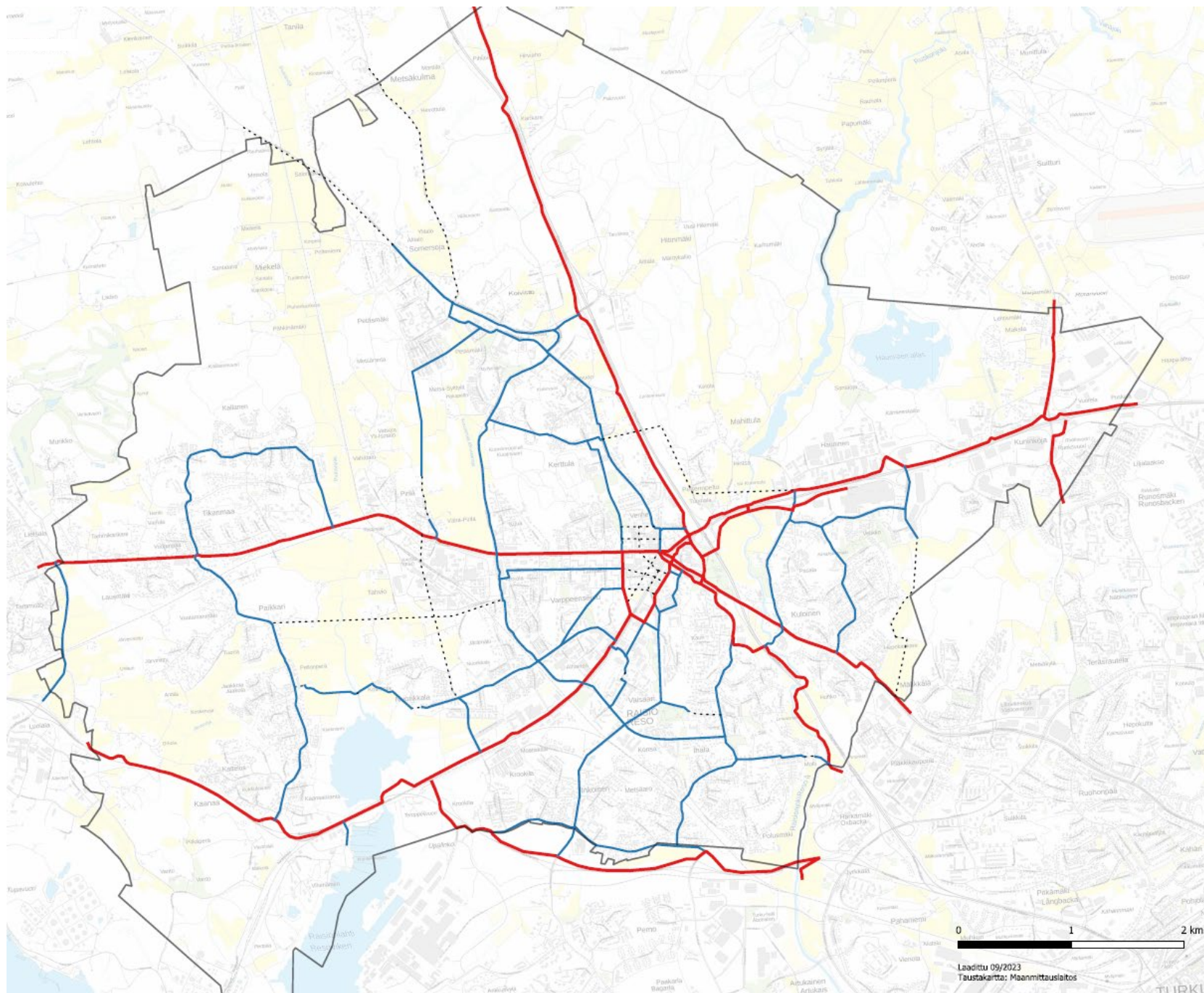
Keskeiset reitit työmatkaliikenteen näkökulmasta. Lisäksi suorat ja nopeimmat yhteydet keskustaan ja keskustan ohi. Seudullisesti tärkeimmät yhteydet on esitetty pääreiteiksi myös seudullisessa pääverkossa. Keskustan osalta on yhteydet on merkitty E18 suunnitelman mukaisesti. Yhteydet pitää tarkentaa keskustan jatkosuunnittelussa. Pääreittien pituus ~ 37 km

ALUEREITIT

Tärkeimmät alueelliset pyöräreitit asuinkeksuksista keskustaan, pääreiteille tai asuinkeksusten välillä. Reitit palvelevat tärkeimpiä yhteyksiä julkisten palveluiden, pysäkkien, koulujen, liikuntapaikkojen ja suurimpien työnantajien näkökulmasta. Aluereittien pituus ~ 42 km

YHTEYSTARVE (Aluereittejä)

Puuttuva yhteys, jota tarvitaan joko maankäytön kehittyessä tai nykyisen reitin jatkuvuuden takia. Yhteystarpeita ~ 15 km



PYÖRÄVÄYLIEN SUUNNITTELUPERIAATEET

Raision pyöräilyn pääverkon toteuttamisessa ja kunnossapidossa noudatetaan valtakunnallisia ja seudullisia pyöräliikenteen suunnitteluohjeita. Laadukkaan pyöräliikenteen reitin ominaisuuksia ja suunnittelukriteereitä ovat **turvallisuus, suoruus, yhdistävyys, vaivattomuus, miellyttävyys**. Nämä periaatteet jalkautuvat pyöräliikenteen yksittäisiin suunnitteluratkaisuihin, väylätyyppien valintaan ja kunnossapidon laatuvaatimuksiin. Pyöräliikenteen keskeisten reittien tulee olla käytettävissä kaikissa keliolosuhteissa ympäri vuoden. Ohessa on kuvattu periaatteita tarkemmin. **Periaatteita sovelletaan uusien yhteyksien rakentamisessa ja suunnittelussa sekä tilanteissa, joissa nykyisiin väyliin kohdistuu kunnostus- tai korjaustoimenpiteitä.**

YHDISTÄVYYS

- Yhdenmukainen laatutaso pää- ja aluereiteillä.
- Risteämiskohdissa selkeät väistämisvelvollisuudet

VAIVATTOMUUS

- Oikea pyöräliikenteen ratkaisu oikeassa liikenneympäristössä (väylätyypin valinta, joka tukee sujuvaa liikkumista)
- Pyöräilijä lähtökohtaisesti etuajo-oikeutettu liikkuja, ei hidasteita, poikittaisia reunakiviä yms.
- Liikennevaloetuisuuksien järjestäminen liikennevaloihin
- Toimiva kuivatus
- Väylän esteettömyys: ei korkeuseroja, tasainen päällyste
- Selkeä ja yhtenäinen opastus

TURVALLISUUS

- Risteämisten vähäinen määrä eri liikkujien kesken
- Risteyksissä riittävät näkemät, valaistus, odotustilat ja selkeät kulkulinjat.
- Eri liikkumismuotojen erottelu tarpeen mukaan
- Väylillä riittävä valaistus ja laadukas hoito ja kunnossapito

MIELLYTTÄVYYS

- Maaston korkeuserojen välttäminen
- Meluisten ympäristöjen välttäminen tai melulta suojaaminen
- Väylän tasaisuus
- Korkealuokkainen kunnossapito ympärivuoden

SUORUUS

- Reittien jatkuvuus, loogisuus ja suoruus (jyrkkien mutkien ja käännösten minimointi).
- Pyörätien suoruus risteyksien yhteydessä.
- Mahdollisimman vähän pysähdyksiä reiteillä.



Kuva: Raision kaupunki

KUNNOSSAPITO

- Pääverkko tulee priorisoida kunnossapidon laatuvaatimuksissa.
- Hoidon taso ei saa vaihdella yhtenäisillä reiteillä.
- Keskustoihin ja palvelukeskittyymiin tulee päästä turvallisesti kävellen ja pyörällä kaikilla säillä ja kaikkina päivinä.
- Kaikkia vaihtoehtoisia oikaisevia tai vähän liikennöityjä kulkureittejä ei hoideta talvisin.
- Ulkoilureittien ja kiinteistöillä olevien reittien hoito sovitaan yhteen reittien kanssa siten, että merkittävät reitit pysyvät hoidettuna myös talvella.
- Lumisuus, epätasaisuus ja liukkaus eivät saa haitata turvallista liikkumista.

SUOSITUKSET VÄYLÄTYYPEIKSI PÄÄ- JA ALUEREITEILLÄ

Valtakunnallisissa suunnitteluohjeissa on annettu suositukset pää- ja aluereittien väylätyyppien valintaan. Valintaan vaikuttaa, onko reitti pää- vai aluereitti, reitin liikennemäärät sekä reitin ympäristö (rakennettu alue, rakentamaton ympäristö). Pyöräliikenteen olosuhteita on perinteisesti parannettu erillisillä pyöräliikenteen järjestelyillä, mutta laadukas ja turvallinen ratkaisu voidaan saavuttaa myös rauhoittamalla autoliikennettä. Pyöräliikenteen reitin voi toteuttaa siis monella tavalla, eikä se aina tarkoita uuden erillisen pyörätien rakentamista.

Tässä työssä ei ole otettu kantaa tavoiteverkon eri osuuksille soveltuvaan pyöräliikenteen väylätyyppiin, vaan se tulee tehdä tarkemmassa verkkosuunnitelmassa. Jatkosuunnittelussa on tärkeää ottaa huomioon seudulliset periaatteet Raision verkoston osalta.

Seuraavilla sivuilla on esitetty suosituksia väylätyypeiksi eri ympäristöissä. Tyypikuvissa on esitetty kunkin väylän minimi- ja tavoiteleveys. Minimileveyden lisäksi jatkosuunnittelussa on syytä huomioida ns. vapaa tilan ja erotusalueen tilantarve eri kohteissa, joihin esimerkkikuvissa ei ole otettu kantaa.

SEUDULLISET PERIAATTEET

Turun seudulle on laadittu (05/2023) tavoitteellinen pyöräilyn pääverkkosuunnitelma vuodelle 2050. Suunnitelmassa on tunnistettu seudullisesti tärkeimmät pää- ja aluereitit. Suunnitelmassa on esitetty pääverkon reitit, joilla pyöräily tulisi erotella jalankulusta sekä erotellun ja yhdistetyn pyöräväylän minimileveys.

Turun seudulla lähtökohtana on, että **seudullisilla pää- ja aluereiteillä jalankulku ja pyöräily erotellaan toisistaan aina Kehätien - Kaarinantien rajaaman alueen sisäpuolella ja sen ulkopuolella taajama-alueilla**. Kehätien-Kaarinantien rajaaman alueen ulkopuolella yhdistämistä voidaan harkita harvemmin rakennetulla ja rakentamattomalla alueella.

Seudun suunnitteluperiaatteiden mukaan erotellun pääreitin pyörätien minimileveys tulisi olla 3 metriä ja aluereitin 2,5 m. Tällöin, kun lisätään jalkakäytävän leveys erotellun jalankulku- ja pyöräilyväylän päällysteleveys on aluereiteillä vähintään 4,25 m ja pääreiteillä vähintään 4,75 m. Yhdistetyn jalka- ja pyörätien leveys vastaavasti pääreitillä 4,0 metriä ja aluereitillä 3,5 metriä.

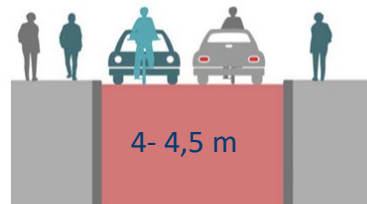
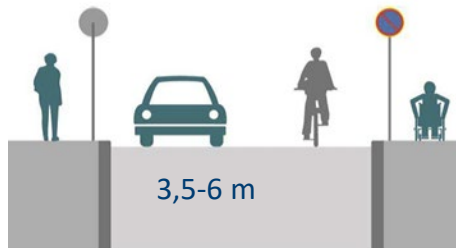
Valtakunnallisissa suunnitteluohjeissa on tarkennettu erottelutapaa sekä ajoratamaalauksia pää- ja aluereiteillä. Pääverkolla erottelu tulisi tehdä esimerkiksi noppakivirivillä tai materiaalierolla. Ajoratamaalaukset siten, että keskiviiva erottaa kulkusuunnat ja pyörä- ja jalankulkijasymboleita on väylällä tiheästi.

RAISION KESKUSTA-ALUE/ TIIVIISTI RAKENNETUT YMPÄRISTÖT

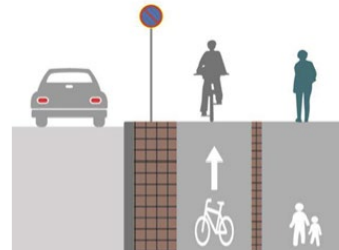
Pyöräilyn pääreitit kulkevat kävelyn ydinalueen reunoilla. Alueella tulee rauhoittaa autoliikennettä niin, että pyöräily keskustan ohi olisi mahdollisimman sujuvaa ja siten palvelisi parhaiten työmatkaliikennettä. Aluereitillä, joka kulkee kävelyn ydinalueella, pyöräilyn tulee olla mahdollista, mutta liikkuminen tulee tapahtua kävelijän ehdoilla.

Vaihtoehtoja:

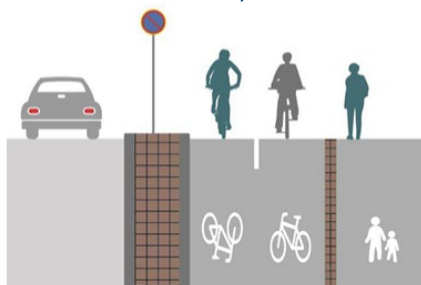
RAUHOITETTU
SEKALIIKENNE TAI
PYÖRÄKATU,
JOSSA ERILLINEN
JALKAKÄYTTÄVÄ



YKSISUUNTAISET
PYÖRÄKAISTAT
TAI PYÖRÄTIET

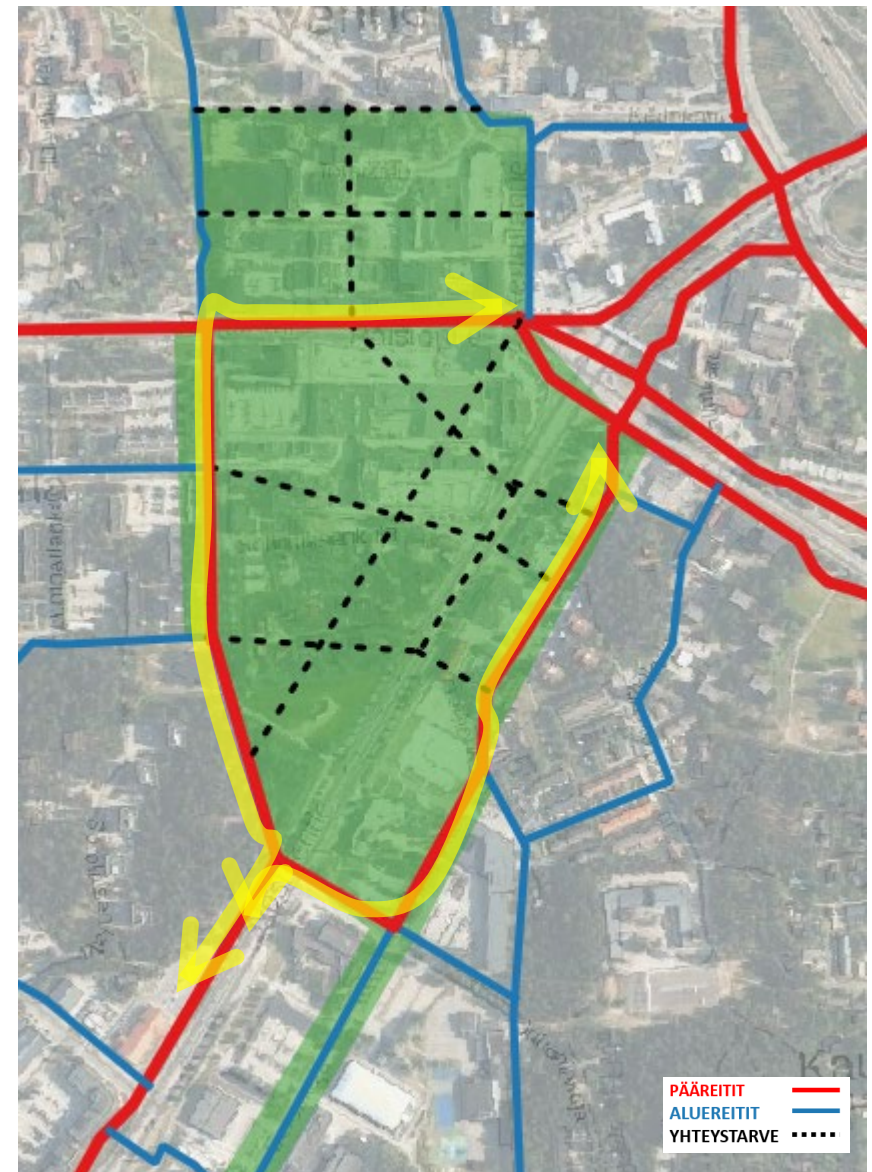


KAKSISUUNTAINEN
PYÖRÄTIE, JOKA
EROTELLAAN
JALANKULUSTA



Pääreitti: 3 -4 m
Aluereitti: 2,5 -4m

TAVOITEVERKKKO 2035 KESKUSTAN ALUEELLA



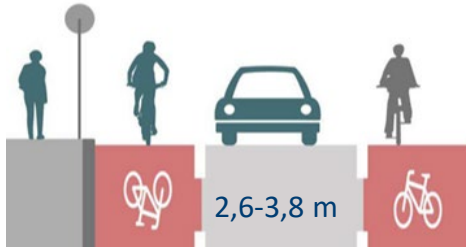
Pyöräily-yhteyksien sujuvuus keskustan ohi on tärkeää varmistaa rauhoittamalla autoliikennettä ja suunnittelemalla risteysalueet pyöräliikenteen ehdoilla.

VÄLJÄ/ RAKENTAMATON ALUE

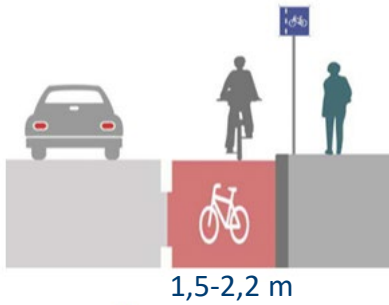
Asuinalueiden läpi kulkevat aluereitit, esim. Ihalantie, Kustavintie, Pirlän läpi kulkeva reitti.

Vaihtoehtoja:

2-1 TIE



YKSISUUNTAISET
PYÖRÄKAISTAT



KAKSISUUNTAINEN
PYÖRÄTIE, JOKA
EROTELLAAN
JALANKULUSTA



YHDISTETTY
JALANKULKU- JA
PYÖRÄTIE



Pääreitti: 4 -4,5m
Aluereitti: 3,5 -4,5m

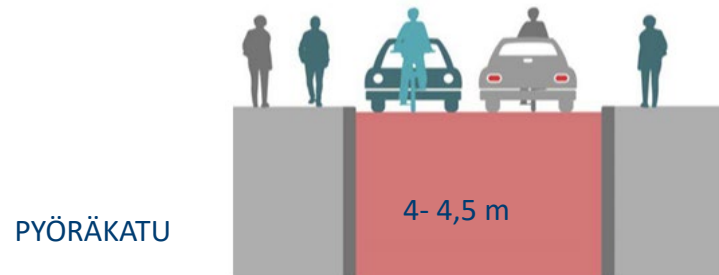
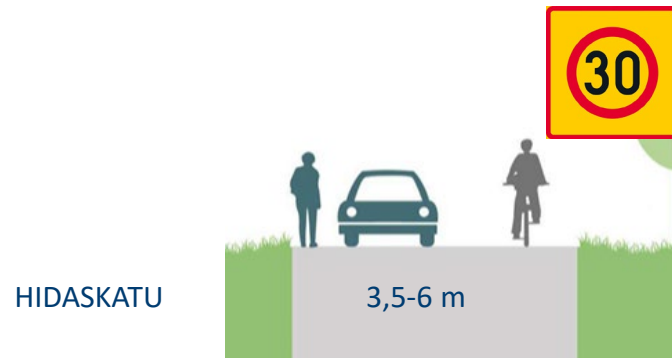


Esimerkki väljästä ympäristöstä Raisiossa.

HILJAISET KADUT/ RAUHALLINEN LIIKENNEYMPÄRISTÖ

Tonttikadut (esim. Luodikkotie, Tikankatu, Latokuja), kadut, joissa ajonopeus 30 km/h tai alle.

Vaihtoehtoja:



Esimerkki 30 km/h kadusta Raisiossa, jossa pyöräliikenteen voi osoittaa ajoradalle ja siten saada enemmän tilaa jalankulkijoille. Kuva: googlemaps

07 TÄRKEIMMÄT KÄVELYALUEET JA -REITIT

SUUNNITTELUPERIAATTEET

Kävelyn edistäminen lisää kaikkien liikkujien sosiaalista tasa-arvoa. Kävely on osa lähes kaikkia matkoja. Kävelijä liikkuu hitaammin kuin muut liikkujat, kävelijät voivat oleskella ja pysähdellä matkan aikana. Täten kävely ei aina ole yhtä suoraviivaista matkantekoa kuin esimerkiksi pyöräily. Kävelijät arvostavat rauhallista ympäristöä, liikkumisen vaivattomuutta, ympäristön virikkeellisyyttä sekä mahdollisuutta levähdyspaikkoihin.

Tärkeimmät kävelyalueet ja reitit (liite 1) laadittiin tunnistamalla keskeiset yhteydet arkiliikkumiseen sekä ulkoilun ja vapaa-ajan liikkumiseen näkökulmasta. Tärkeimmät kävelyalueiksi määriteltiin Raision keskusta ja sen ympäristö (kävelyn ydinalue) sekä koulujen ympäristöt. Ohessa on esitetty valtakunnallisen suunnitteluohjeen (34/2022) mukaisia periaatteita hyvän jalankulkuympäristön ominaisuuksia:

HYÖDYLLISYYS

- Terveellinen, vetovoimainen ja houkutteleva ympäristö
- Tiivis ja sekoittunut maankäyttörakenne
- Kävelyn yhdistäminen osaksi muita kulkumuotoja

TURVALLISUUS JA ESTEETTÖMYYS

- liikenteellinen ja sosiaalinen turvallisuus kaikkina vuorokaudenaikoina
- Yhdenvertaisuus, monimuotoisuus ja osallisuus
- Jalankulkijan selkeä paikka liikenteessä
- estevaikutuksen huomioon ottaminen

SUORUUS JA SUJUVUUS

- Reitin suoraviivaisuus, suoruuksien ja loogisuus
- vähäiset pysähtymiset
- tiheä verkko
- korkeuseron välttäminen

MUKAVUUS JA MIELLYTTÄVYYS

- Oleskeluun ja kulkemiseen houkutteleva siisti ja kunnossapidetty, sään, melun ja päästöjen vaikutukset huomioiva ympäristö
- Jalankulkijoiden määrää ja esteettömyyttä tukevat ratkaisut sekä riittävä tila jalankulkijoiden määrään nähden
- Puut, pensaat ja istutukset, varusteet ja kalusteet

KIINNOSTAVUUS

- Arkkitehtuurillisesti tai ympäristöllisesti ihmisiä ja sosiaalisia kontakteja houkutteleva kohde
- Visuaalisesti vaihteleva ja monimuotoinen ympäristö sekä mielenkiintoiset näkymät kävelyreiteillä
- Taajama- ja kaupunkitilan tai alueen hahmottaminen



Esimerkki Raision kiinnostavista ominaispiirteistä (viherympäristö, vesi-elementti), kuva: Raision kaupunki

KÄVELYN YDINALUE

Kävelyn ydinalueeksi tunnistettiin Raision keskusta ja sen ympäristö. Keskustan olosuhteet kehittyvät merkittävästi lähitulevaisuudessa, kun E18- tie viedään tunneliin Raisiontiestä etelään noin 400 metrin matkalla. Tämä poistaa väylän estevaikutuksen keskustan osalta. Tarkemmat kävelyn ja pyöräilyn yhteydet ja suunnitteluratkaisut tarkennetaan keskustan suunnittelun yhteydessä. Tässä työssä on esitetty keskustaa koskevat yhteystarpeet.

Ydinalueeseen kuuluu myös Eeronkuja, jonka varrella on paljon risteävää jalankulkuliikennettä oppilaitoksiin (Raseko ja Yhtenäiskoulu), uintikeskus Ulpukaan sekä kirjastoon.

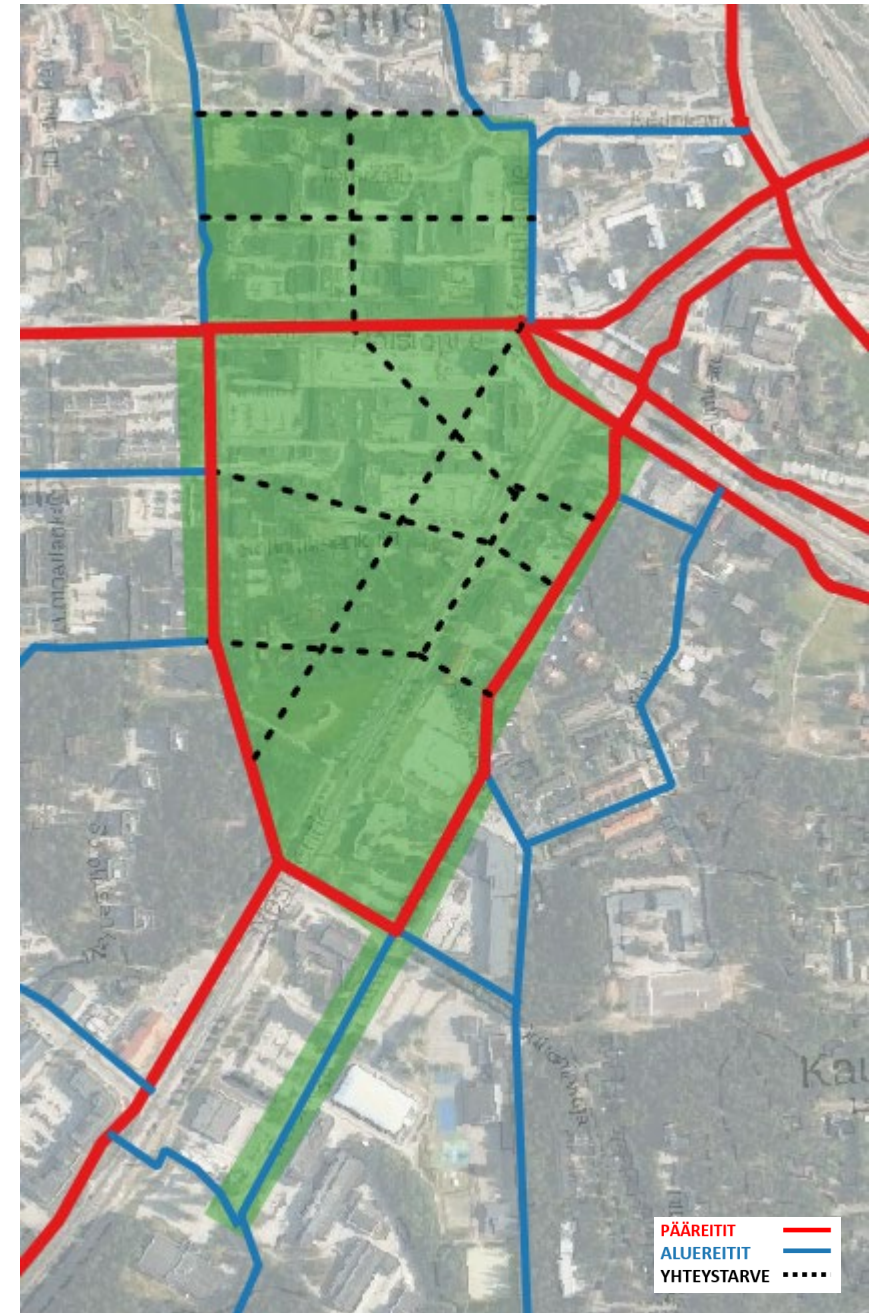
Kävelyn ydinaluetta tulisi kehittää seuraavien periaatteiden mukaisesti.

- Rauhoitettu liikennenympäristö (alhaiset nopeudet, autoliikenteen rajoittaminen, kävelyn erottelu ajoneuvoliikenteestä, ml. pyöräilijät)
- Lyhyet etäisyydet keskeisistä palveluista (kävelyn matka-ajan ja rakenteellisten esteiden minimointi)
- Esteettömät olosuhteet (esteettömyyden erikoistason suunnitteluperiaatteet)
- Virikkeellisyys ja elämyksellisyys (esim. vihreys, istutukset, taide, kalusteet)
- Selkeä opastus eri kohteisiin keskustassa ja keskustan ulkopuolelle.

Suositukseset väylätyypeiksi:

- Kävelykatu
- Pyöräkatu
- Erillinen jalkakäytävä: 2,5 – 3 m.
- Yhdistetty jalka- ja pyörätie: 3-4 m.

TAVOITEVERKKO 2035, KÄVELYN YDINALUE (VIHREÄ ALUE)



KOULUJEN YMPÄRISTÖT

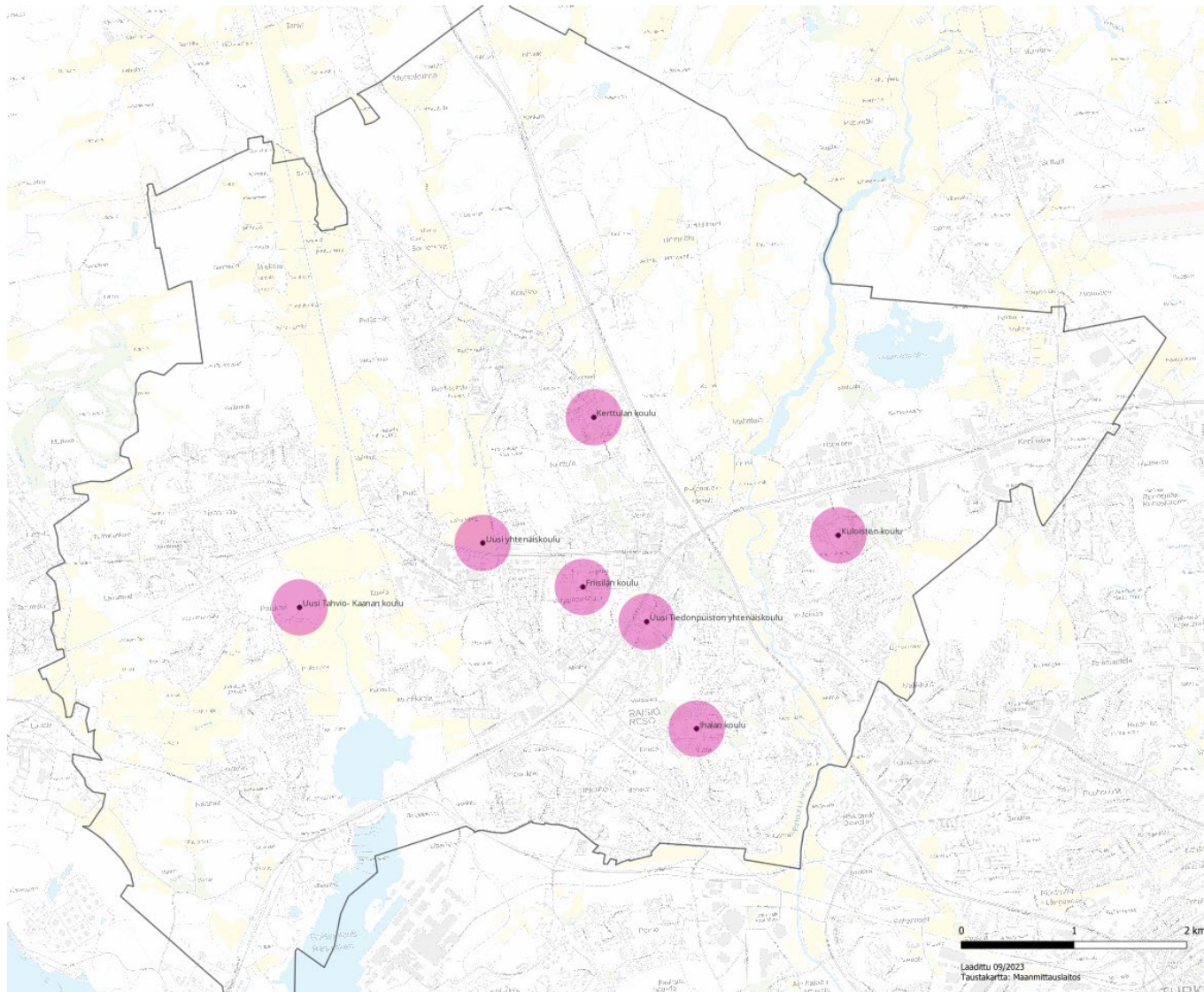
Koulujen ympäristöt määriteltiin rauhallisen liikenteen alueiksi (250 metriä koulusta), joissa tulisi priorisoida kävelyä. Tarkoituksena on rauhoittaa koulujen ympäristöt autoliikennettä rajoittamalla. Täten luodaan olosuhteita turvallisille ja aktiivisille koulumatkoille. Verkossa määriteltiin koulujen ympärille vyöhyke, jossa tulisi jatkossa tarpeen mukaan rauhoittaa autoliikenteen ajonopeuksia ja selkeästi priorisoida kävelyn houkuttelevuutta.

Periaatteita rauhallisten alueiden jatkosuunnitteluun:

- Ratkaisuiden ideoimista yhdessä koulun henkilökunnan, vanhempien ja oppilaiden kanssa.
- Ratkaisuiden testaamista pienillä kokeiluilla
- Esimerkkejä rauhoittamistoimenpiteistä: lähikadun muuttaminen hidas-, kävely- tai pihakaduksi, läpiajoliikenneteen esteet esim. koulupäivinä tietyksi ajaksi, kasvillisuuden lisääminen, katutaide, jalankulun ja pyöräliikenteen oikoreitit koululle.
- Saattoliikennejärjestelyiden tarkastelu alueiden rajoilla.

Suositukses väylätyypeiksi:

- Erillinen jalkakäytävä: 2,5 – 3 m.
- Yhdistetty jalka- ja pyörätie: 3-4 m
- Pyöräkatu



Kuvaan on merkitty rauhallisen liikenteen alueet koulujen ympäristössä.

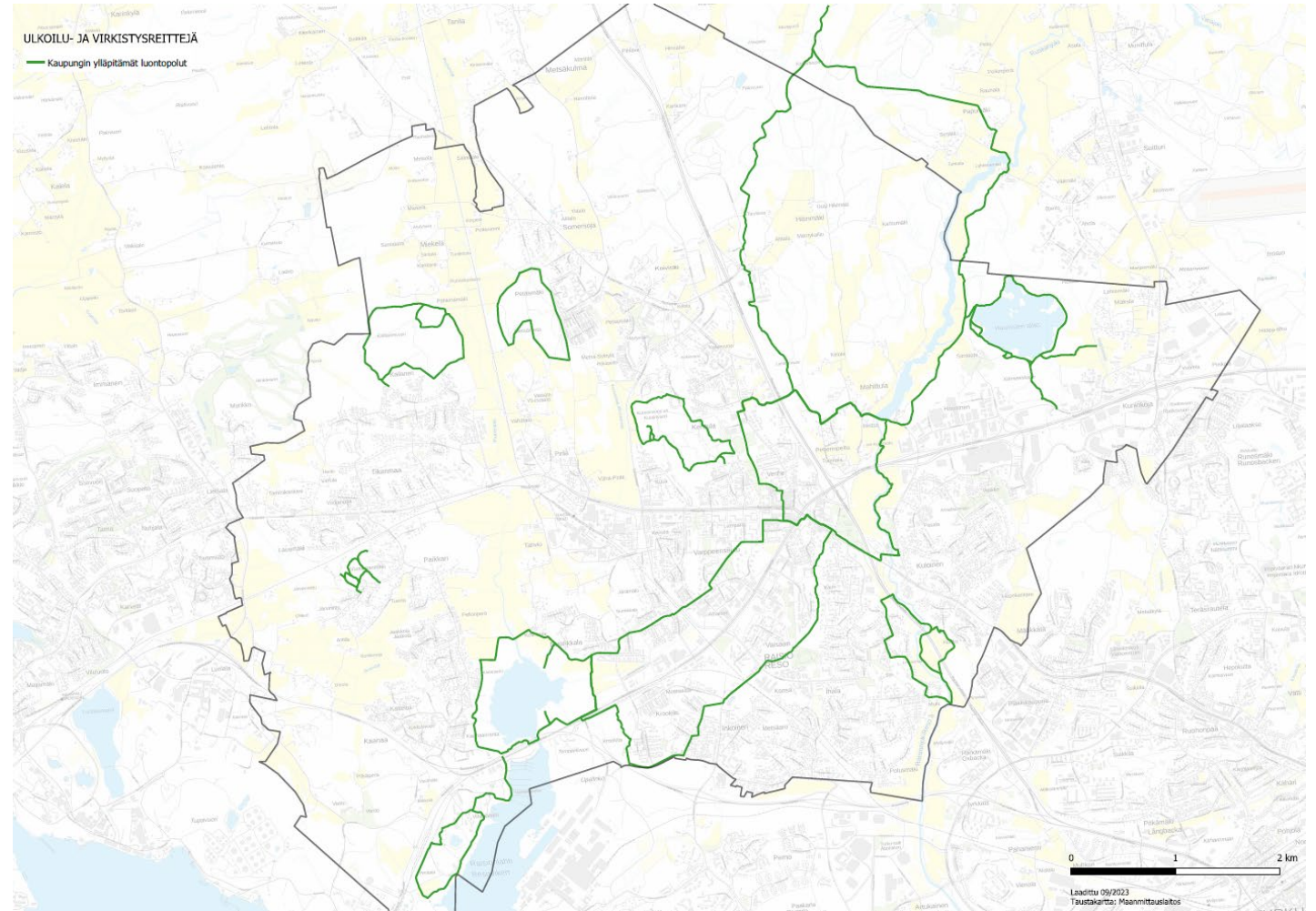
KÄVELYREITIT

Arkiliikkumisen näkökulmasta kävelyssä korostuvat samat reitit kuin pyöräilijöillä, jolloin pyöräilyn pääverkossa esitetyt reitit toimivat myös tärkeimpien kävely-yhteyksien runkoverkkona. Verkko yhdistää asuinalueet tärkeimpiin palveluihin, keskusta ja joukkoliikenteen pysäkeille. Laadukkaasti toteutettu pyöräilyinfra palvelee myös kävelijöiden turvallisuutta ja matkanteon sujuvuutta.

Ulkoilussa ja virkistyksessä tärkeitä kävelyreittejä ovat Raision nykyiset luontopolut. Asukaskyselyssä käytetyimpien reittien osalta nousi esiin Haunisten altaan reitti, Kerttulan ulkoilureitit, Uikkupolku ja Raisionlahden ranta. Näiden lisäksi vastauksissa nousi esiin Petäsmäen ulkoilumaastot sekä Järvenojan alueen reitit. Tärkeäksi kehitettäväksi ulkoilu- ja virkistysyhteydeksi nostettiin myös yhteys Playa del Raisioon.

Suosituksukset väylätyypeiksi:

- Väylätyyppien valinta pyöräilyn pääverkon kanssa yhteensopivasti
- Virkistysreiteillä yhdistetty jalka- ja pyörätie: 3-4 m



Kuvaan on merkitty kaupungin nykyiset luontopolut sekä asukaskyselyssä esiin nousseet Petäsmäen ulkoilumaastot ja yhteys Playa del Raisioon.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa on tunnistettu 23 toimenpidettä, joiden avulla Raision kävelyn ja pyöräiliikenteen olosuhteita parannetaan vuosina 2024-2035. Toimenpiteet on mietitty nykytilan analyysin pohjalta niin, että ne parhaiten vastaavat asetettuihin tavoitteisiin ja heijastaisivat edistämistyön tahtotilaa.

Keskustan osalta toimenpiteissä korostuvat keskustan elinvoiman ja viihtyisyyden varmistaminen kävely- ja pyöräoloja parantamalla. Kunnossapidon kehittämisen osalta nousi esiin yhteistyön ja nykyisten toimintamallien kehittäminen. Arkiliikkumisen sujuvoittamiseksi tärkeimmiksi toimiksi nousivat verkon toimivuus sekä matkaketjujen merkitys. Arjen luksusta edistetään pienillä matalan kynnyksen toimilla sekä valaistuksen ja opastuksen avulla. Lasten ja nuorten aktiiviseen liikkumisen kannustamiseksi tunnistettiin tärkeimmiksi toimiksi yhteistyön lisääminen sekä nykyisten käytäntöjen selventäminen. Kaupungin oman toiminnan kehittämisessä toimenpiteeksi nostettiin osaamisen, rahoituksen ja edistämistyön koordinointi.

Toimenpiteet on ideoitu yhdessä kaupungin asiantuntijoiden ja sidosryhmien kanssa. Ideoinnin lähtötietona on ollut käyttäjiltä saadut tarpeet ja toiveet sekä nykytilan analyysi.

Toimenpiteet on jaoteltu tavoitekohtaisesti ja niistä on esitetty lyhyt kuvaus, vastuutaho (alleviivattuna) sekä muut yhteistyökumppanit. Tarkoituksena on, että toteutusvaiheessa toimenpiteitä tarkennetaan ja aikataulutetaan parhaiten vastamaan sen hetkistä suunnittelu- tai resurssitilannetta. Osa toimenpiteistä vaatii tarkemman selvityksen ennen toteuttamista ja osa on suoraviivaisempia toimia. Vastaavasti osa toimista on kertaluonteisia, kun taas toiset jatkuvaa kaupungin työtä. Isompien kokonaisuuksien, kuten tavoiteverkon yhteyksien toteuttaminen tai keskustan kehittäminen liittyy tiiviisti kaupungin muiden rakennus- ja investointihankkeiden toteutumiseen.



”

NÄHDÄÄN KESKUSTASSA, SIELLÄ ON NIITÄ KIVOJA PAIKKOJA
- TULEN KÄVELLEN TAI PYÖRÄLLÄ, SE ON HELPOINTA.

1. PRIORISOIDAAN KÄVELIJÄN TARPEET KESKUSTAN SUUNNITTELUSSA

Keskustavision tarkemmassa suunnittelussa priorisoidaan kävelijöiden tarpeita. Priorisointi näkyy kävelyreittien suunnittelussa (ei kiertoteitä tai estevaikutuksia, palveluihin lyhyt etäisyys), autoliikenteen rauhoittamisessa alueella (enintään 30 km/h nopeusrajoitus), tunnistamalla kohteet ja reitit, joissa on käytettävä esteettömyyden erikoistason ratkaisuja, viihtyisyyteen panostamisessa (levähdyspaikkoja, -penkkejä, viheristutuksia) sekä virikkeellisen ympäristön luomisessa (ihastelu kävellessä tai oleskellessa).

Vastuu: Maankäyttö- ja asumispalvelut (kaavoitus),
Kunnallistekniset palvelut

2. VARMISTETAAN TYÖMATKAPYÖRÄILYN SUJUVUUS KESKUSTAN PÄÄREITEILLÄ

Pyöräilyn pääreiteillä pyöräily erotellaan kävelystä. Pyöräily voidaan osoittaa keskustaympäristössä ajoradalle, jos autojen liikennemäärät, ajonopeudet ja ympäristö tukevat sitä. Keskustan ohiajavan pyöräilyn pääreiteillä tulisi selvittää paras ratkaisu pyöräliikenteen sujuvuuden näkökulmasta. Etenkin risteysalueet ja liittyminen pääverkolta/-verkolle tulisi suunnitella pyöräliikenteen suunnitteluperiaatteiden mukaisesti. Vaihtoehtoisesti tulisi toteuttaa laadukas pyöräilyn läpiajoyhteys keskustan läpi.

Vastuu: Kunnallistekniset palvelut, Maankäyttö- ja
asumispalvelut (kaavoitus)

3. KEHITETÄÄN KESKUSTAN ELINVOIMAA YHDESSÄ YRITYSTEN JA ASUKKAIDEN KANSSA

Yritykset, asukkaat ja muut tärkeät sidosryhmät osallistetaan keskustan kehittämiseen ja elinvoiman ylläpitämiseen erilaisten liiketoimintamahdollisuuksien avulla. Tavoitteena on palvella keskustan asiakkaita ja samalla lisätä alueen viihtyisyyttä kestävästi. Esimerkkejä yhteistyössä toteutettavista palveluista: sponsoroidut sähköpyörien latauspisteet, laadukkaat yrityksen väreissä olevat pyörätelineet tai kauppojen läheisyyteen sijoitetut nimikoidut penkit.

Vastuu: Maankäyttö- ja asumispalvelut, Kunnallistekniset
palvelut, konsernipalvelut (yritsyhteistyö)

” IHANAA, KUN REITIT ON KUNNOSSAPIDETTY YMPÄRIVUODEN NÄIN LAADUKKAASTI. EI TARVITSE MIETIÄ, ONKO TURVALLISTA LÄHTEÄ LIIKKEELLE.

4. YHTENÄISTETÄÄN PÄÄVERKON KUNNOSSAPIDON LAATUTASO

Päivitetään pyöräilyverkon pääreitit ja keskusta-alue kunnossapidon A-luokkaan ja yhtenäistetään muun verkon luokitus sen perusteella. Keskustellaan pääreittien osalta yhtenäisistä laatukriteereistä ja hoito-ajoista seudullisesti. Lisätään urakoitsijan ja tilaajan välistä yhteistyötä kaupunki- ja seututasoisesti järjestämällä kaksi kertaa vuodessa yhteinen työkokous, jossa ensimmäisessä käydään läpi kauden tavoitteet ja toisessa kokemukset ja opit seuraavalle kaudelle. Lisäksi tarkistetaan pääverkon reitit yhtenäiseksi kiinteistöllä menevien reittien kanssa sopimalla rajakohtien kunnossapitovastuista. Tiivistetään tilapalveluiden kanssa tehtävää yhteistyötä esim. yhteisten katselmuksien avulla ajankohtaisissa suunnitteluhankkeissa.

Vastuu: Kunnossapito (kadut), kunnossapito (ELY), kunnossapito (tilapalvelut)

5. PILOTOIDAAN HARJAHIEKOITUS -MENETELMÄÄ

Pilotoidaan seudulla käytössä olevaa tehostetun talvikunnossapidon menetelmää yhdellä Raision pyöräilyn pääreiteillä. Pilotointi tehdään yhteistyössä Turun ja ELY:n kanssa Raisiontien pääreiteillä. Pilotin aikana käyttäjiltä ja kunnossapidon asiantuntijoilta kerätään kokemuksia menetelmän toimivuudesta. Kokemusten perusteella päätetään, jatketaanko urakkaa ja laajennetaanko sitä muillekin pääpyöräteille Raisiossa.

Taustaksi: harjahiekoituksessa satanut lumi poistetaan harjaamalla ja liukkautta torjutaan hiekoittamalla. Kun lumi pyritään poistaman pian sateen jälkeen harjaamalla, väylälle ei pääse kertymään lumi- tai jääpolannetta. Myös sulalla kelillä harjahiekoitus-menetelmä helpottaa pyöräilyä, koska väylälle ei kerry paksua lumikerrosta, joka sulaisi sohjoksi. Turun yksi harjahiekoitetuista reiteistä jatkuu Turun keskustasta Raision rajalle (Satakunnantie). Harjahiekoitetun reitin jatkaminen Raisioon asti tai Raision läpi Naantaliin nostaisi työmatkapyöräilyn laatutasoa talvella.

Vastuu: Kunnossapito (kadut)

6. KEHITETÄÄN KUNNOSSAPIDON TOIMINTAMALLEJA

Kehitetään nykyisiä kunnossapidon toimintamalleja liittyen tiedon keräämiseen, tiedon analysoimiseen sekä tiedon hyödyntämiseen suunnittelussa ja kunnossapidon johtamisessa. Kunnossapidolla on suuri merkitys käyttäjien arjessa ja siten sen puutteet korostuvat esimerkiksi asukaspalautteissa. Kunnossapitoon liittyvän tiedon systemaattinen kerääminen ja parempi hyödyntäminen osana suunnittelua ja päätöksentekoa voivat mahdollistaa sen, että kunnossapidolliset tarpeet pystytään paremmin ottamaan huomioon ja siten ratkaisemaan tehokkaasti kunnossapitoon liittyviä haasteita. Ensimmäiseksi tunnistetaan, mitä tietoja tarvitaan suunnittelun ja kunnossapidon johtamisen näkökulmasta. Sen jälkeen tehdään kartoitus, mitä tietoja on nykyään saatavilla ja mitä olisi hyvä kerätä nykyistä systemaattisemmin. Käyttäjätiedon keräämisessä voidaan hyödyntää esimerkiksi joukkoistamista. Tämän jälkeen mietitään tiedon hyödyntämismahdollisuuksia kävelyn ja pyöräiliikenteen näkökulmasta. Esimerkkinä ajantasaisen reittitiedon julkaiseminen avoimeksi.

Vastuu: Kunnossapito (kadut)

”

IHANAA, KUN REITIT ON KUNNOSSAPIDETTY YMPÄRIVUODEN NÄIN LAADUKKAASTI.
EI TARVITSE MIETTIÄ, ONKO TURVALLISTA LÄHTEÄ LIIKKEELLE.

7. VARMISTETAAN TURVALLISET JA SUJUVAT KÄVELY- JA PYÖRÄILYREITIT TILAPÄISTEN LIIKENNEJÄRJESTELYIDEN AIKANA

Varmistetaan, että työmaiden väliaikaisten liikennejärjestelyiden toteuttaminen kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta noudattaa valtakunnallisia ohjeita sekä huolehditaan ajantasaisesta työmaiden liikennejärjestelyihin liittyvästä viestinnästä käyttäjien suuntaan. Tavoitteena on mentaliteetin muutos ”reitiltä pääsee” ajatuksesta siihen, että ”reitiltä haluaa mennä”. Keinoja laatutason nostamiseen ja valvontaan on monia: työmaiden järjestelyitä voidaan testata yhdessä sidosryhmien kanssa, suunnitelmia voidaan auditoida etukäteen kävelyn ja pyöräliikenteen näkökulmasta, vuoropuhelua voidaan lisätä jo ennakkoon urakoitsijan kanssa sekä viestintää voidaan tehdä hyvissä ajoin jo ennen urakan alkamista.

Vastuu: Kunnossapito (kadut), kunnossapito (ELY), kunnossapito (tilapalvelut), viestintä



Tarkastamme reittien suunnitelmat ja käytettävyyden etukäteen.

Auditoimme tai tarkastamme reittien käytettävyyden etukäteen ja korjaamme havaintojen pohjalta. Lisäksi valvomme suunnitelmien mukaista toteutusta.



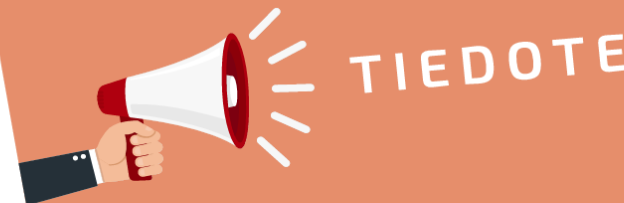
Tunnistamme alueen liikkujaryhmät ja kartoitamme heidän kulkureittinsä.

Tunnista liikkujaryhmät, joihin työnaikaiset liikennejärjestelyt vaikuttavat. Reittien hahmottamisessa tarvitaan paikallistietoa: havainnoi ja kysy!



Laitamme asiakkaan saappaat jalkaan tai pyydämme liikkujan mukaan testaajaksi.

Arvioimme väliaikaiset liikennejärjestelyt etukäteen erilaisten käyttäjien näkökulmasta. Jalkaudu katselmuksissa jalankulkijan tai pyöräilijän asemaan. Älä tee kierroksia pelkästään autosta käsin.



Ennakoimme viestinnässä.

Ennakoi viestinnässä – välitä tieto liikkujille riittävästi etukäteen. Muista mm. urakoitsijan viestintäohjeistus (varoajat), asukastiedotteet, erilaisten liikkujaryhmien tarpeet ja aikataulut esimerkiksi koulujen läheisyydessä.

Esimerkki Väyläviraston keräämistä parhaista käytännöistä työmaa-aikaisissa järjestelyissä. Lähde: Väyläviraston juliste.



TYÖMATKANI ON YLLÄTTÄVÄN NOPEA BUSSILLA. BUSSI JA PYÖRÄ YHDISTELMÄ TOIMII LOISTAVASTI

8. VARMISTETAAN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEN KILPAILUKYKY UUSIEN ALUEIDEN SUUNNITTELUSSA

Otetaan kävelyn ja pyöräliikenteen tavoiteverkoissa esitetyt reitit ja alueet lähtökohdiksi yleis- ja asemakaavojen verkkosuunnittelussa ja katujen tilavarauksissa.

Varmistetaan yleis- ja asemakaavavaiheessa, että asuinalueelta on lyhyitä ja viihtyisiä kävelyn ja pyöräilyn "oikoreittejä" autoiluun nähden tärkeimpiin palveluihin ja kohteisiin. Lisäksi huomioidaan suunnitteluperiaatteiden mukaiset riittävät tilavaraukset väylien toteuttamista ja niiden kunnossapitoa varten.

Vastuu: Maankäyttö- ja asumispalvelut (kaavoitus),
Kunnallistekniset palvelut

9. TOTEUTETAAN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TAVOITEVERKKOA

Otetaan kävelyn ja pyöräilyn tavoiteverkko ja suunnitteluperiaatteet lähtökohdaksi uusien väylien rakentamishankkeissa sekä ajankohtaisiksi tulevilla nykyisten väylien parannushankkeissa. Tunnistetaan paikallisesta ja seudullisesta näkökulmasta nykyisen verkon parantamistarpeita ja laaditaan kohteista kiireellisyysjärjestys niiden liikenteellisen aseman ja tarpeen perusteella. Tämän perusteella valitaan kohteita tarkempaan jatkosuunnitteluun. Kohteiden toteutuksessa hyödynnetään rahoitustukimahdollisuuksia, kuten MAL-rahoitus ja valtion kävelyn ja pyöräilyn investointituki.

Vastuu: Kunnallistekniset palvelut, seutuyhteistyö (ELY)

10. PARANNETAAN KESTÄVIEN MATKAKETJUJEN MAHDOLLISUUKSIA

Selvitetään, miten kävely- ja pyöräilyolosuhteita parantamalla voidaan lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Selvitetään, millaisia matkaketjuja raisiolaiset tekevät ja millaisia tarpeita ja esteitä niihin liittyy. Näiden pohjalta etsitään parannustoimia, joilla joukkoliikenteen käyttö helpottuu ja sen houkuttelevuus kasvaa. Parannustoimet voivat liittyä viestinnällisiin asioihin, reitteihin tai palveluihin. Yhtenä näkökulmana on kaupunkipyörien tai muiden vastaavien yhteiskäyttöisten palveluiden käyttöönoton selvittäminen ja vaikutuksien arviointi kestävästä liikkumisesta houkuttelevuuden näkökulmasta. Selvityksen perusteella edistetään esiin nousseita toimia.

Vastuu: Kunnallistekniset palvelut, Ympäristöpalvelut



Kaupunki selvittää nykyisiä käytäntöjä henkilöstön liikkumispolitiikan osalta ja edistää sen perusteella tarvittavia kestävästi liikkuemisen toimenpiteitä. Mahdollisia toimenpiteitä ovat esimerkiksi pyöräpysäköinnin kehittäminen, sosiaalitoimien parantaminen, työsuhdematkalipun tarjoaminen sekä erilaiset kampanjat ja kisailut. Kaupunki kannustaa ja tukee omalla esimerkillään myös muita alueen työnantajia edistämään henkilöstön kestävästi liikkuemista.

Vastuu: Ympäristöpalvelut, konsernipalvelut (HR), viestintä



”

KÄVELY JA PYÖRÄILY RAISIOSSA? SE ON KUIN MINULLE RÄÄTÄLÖITY PALVELU – SUJUVAA ARJEN LUKSUSTA.

12. HYÖDYNNETÄÄN TALVIKAUDEN MAHDOLLISUUKSIA

Hyödynnetään talvikauden mahdollisuuksia viihtyisän kävely-ympäristön toteuttamisessa nykyistä vahvemmin. Viestitään aktiivisesti järjestettävistä talvikauden tapahtumista, palveluista ja liikuntaolosuhteista. Kokeillaan esimerkiksi kampanjoiden avulla, miten talviaikaa voidaan hyödyntää osana viihtyisää kävely-ympäristöä. Esimerkkeinä ohjatut talvikävelyt, valopuisto, asukkaiden kanssa ideoima tempaukset (lumipuisto, katujoulukalenteri tms.)

Vastuu: Liikuntapalvelut, kulttuuripalvelut, ympäristöpalvelut, viestinä

13. PARANNETAAN VALAISTUSTA TÄRKEIMMILLÄ REITEILLÄ JA ALUEILLA

Selvitetään valaistuksen nykytaso ja mahdolliset kehittämistarpeet kävelyn ja pyöräilyn pääverkolla. Lähtötietoina hyödynnetään asukaskyselyssä 2023 esiin nousseita tarpeita. Priorisoidaan kehittämistarpeet ja otetaan ne huomioon rakentamis- ja parannushankkeissa.

Vastuu: Kunnallistekniset palvelut

14. LAADITAAN REITTIKUVAUKSET TÄRKEIMMISTÄ KÄVELY- JA PYÖRÄREITEISTÄ

Laaditaan reittikuvaukset suosituimmista kävely- ja pyöräilyreiteistä kaupungin nettisivuille vrt. luontopolkujen kuvaukset.

Vastuu: Viestintä, käpy-työryhmä

”

KÄVELY JA PYÖRÄILY RAISIOSSA? SE ON KUIN MINULLE RÄÄTÄLÖITY PALVELU – SUJUVAA ARJEN LUKSUSTA.

15. PARANNETAAN OPASTUSTA TÄRKEIMMILLÄ REITEILLÄ JA ALUEILLA

Selvitetään reittien ja palveluiden opastuksen nykytaso ja mahdolliset kehittämistarpeet kävelyn ja pyöräilyn pääverkolla. Selvityksessä otetaan huomioon seudullinen opastussuunnitelma. Lähtötietoina hyödynnetään asukaskyselyssä 2023 esiin nousseita tarpeita.

Selvityksen jälkeen priorisoidaan opastukseen liittyvät kehittämistarpeet ja otetaan ne huomioon katujen rakentamis- ja parannushankkeissa. Opastuksessa hyödynnetään seudullista ”Ilo pyöräillä!”- brändiä esimerkiksi pyöräpysäköinnin opastuksessa tai isommissa opastetauluissa.

Vastuu: Kunnallistekniset palvelut, seutuyhteistyö (ELY)

16. TOTEUTETAAN MATALAN KYNNYKSEN TOIMENPITEITÄ

Toteutetaan matalan kynnyksen toimenpiteitä kävelyn ja pyöräilyn viihtyisyyden lisäämiseksi. Niillä tarkoitetaan toimia, joiden kustannus on matala ja joiden toteuttamiseen riittää normaalia suunnitteluhanketta yksinkertaisempi suunnitelma tai lupa kaupungin sisältä. Toimenpiteiden tarkoituksena on aktiiviseen liikkumisen kannustaminen, yhteisöllisyyden ja viihtyisyyden lisääminen kaupunkitaiteen ja erilaisten pop-up teosten avulla. Matalan kynnyksen toimia voivat olla esimerkiksi heijastinpuu, joka on puu, josta voi hakea oman Raisio-heijastimen, katumaalaus jalanjäljistä esimerkiksi lähimmälle roska-astialle tai tarralla merkitty kypäränaulakko, johon voi jättää kypäränsä asioinnin ajaksi.

Vastuu: Ympäristöpalvelut, kunnallistekniset palvelut, yritykset



Esimerkki katutaiteesta, joka tuottaa iloa. Lähde: Instagram/@Punam Art Academy

” TAJUSIN, ETTÄ OLEN PAREMPI VANHEMPI, KUN KUSKAAN VÄHEMMÄN

17. SELKEYTETÄÄN 1-2. LUOKKALAISTEN PYÖRÄILYSÄÄNTÖÄ

Selkeytetään nykyistä toimintatapaa, miten kouluissa ohjeistetaan vanhemmille kestävästä ja turvallisesta koulumatkasta. Tarkoituksena on tukea vanhempia kannustamaan lapsia itsenäiseen ja aktiiviseen liikkumiseen ja samalla vähentää saattoliikennettä koulujen ympärillä. Selvitetään koulukohtaisesti, miten nykyisin ohjeistetaan 1-2.luokkalaisten vanhempia koulumatkoihin liittyen: saako pyörällä tulla ja jos ei saa, mitkä ovat perustelut. Käydään ohjeet ja niiden perustelut sekä koulureitit läpi koulukohtaisesti. Keskustelu käydään yhdessä koulun, vanhempien ja kaupungin liikenneturvallisuustyöryhmän kanssa. Lopuksi koulukohtaisista käytännöistä muodostetaan koko kaupunkia koskevat periaatteet, jotka toki mahdollistavat oppilaiden yksilölliset tarpeet.

Vastuu: Sivistystoimi, koulut, vanhempainyhdistys, liikenneturvallistyöryhmä

18. PARANNETAAN KOULUJEN, OPPILAITOSTEN JA HARRASTUSPAIKKOJEN PYÖRÄPYSÄKÖINTIÄ

Tehdään kartoitus koulujen, oppilaitosten ja harrastuspaikkojen pyöräpysäköinnin nykyisestä paikkamäärästä, paikkatarpeesta ja telineiden laadusta (telinemalli + sijoittuminen). Kartoituksen perusteella suunnitellaan parannustoimet ja uusitaan tai lisätään telineitä esiin nousseiden parannustoimien mukaisesti. Lähtökohtana toteutetaan runkolukittavia telineitä pääsisäänkäyntien läheisyydessä. Lisäksi osa paikoista olisi hyvä olla katettuja pysäköintipaikkoja. Pyöräpysäköinnin yhteydessä tarkastellaan myös potkulautojen pysäköintitarpeet ja kehittämistoimenpiteet.

Vastuu: Kunnallistekniset palvelut, tilapalvelut, liikuntatoimi, sivistystoimi.

19. TIIVISTETÄÄN NYKYISTÄ SEURAYHTEISTYÖTÄ LIITTYEN AKTIIVISIIN JA ITSENÄISIIN HARRASTUSMATKOKIHIN

Tiivistetään seurojen kanssa tehtävää yhteistyötä liittyen kestävien ja aktiivisten harrastusmatkojen kannustamiseen. Yhteistyön tiivistäminen tarkoittaa harrastajien tarpeiden keräämistä vuosittain osaksi kiinteistöjen ja liikenneympäristön suunnittelua ja kunnossapitoa sekä säännöllistä kampanjointia tai hanketoimintaa yhdessä nuorten kanssa itsenäisen liikkumisen puolesta. Hanketoimintana voidaan käynnistää erilaisten konseptien kokeilemistä, kuten ”yhteiset treenimatkat kävellen, pyörällä, bussilla” tai ”Joukkueiden välinen kilometrikisa”. Yhteistyön foorumina toimii seuraparlamentti.

Vastuu: Liikuntapalvelut, seuraparlamentti

”

TAJUSIN, ETTÄ OLEN PAREMPI VANHEMPI,
KUN KUSKAAN VÄHEMMÄN

20. LUODAAAN RAUHALLISEN LIIKENTEEN ALUEITA KOULUJEN YMPÄRILLE

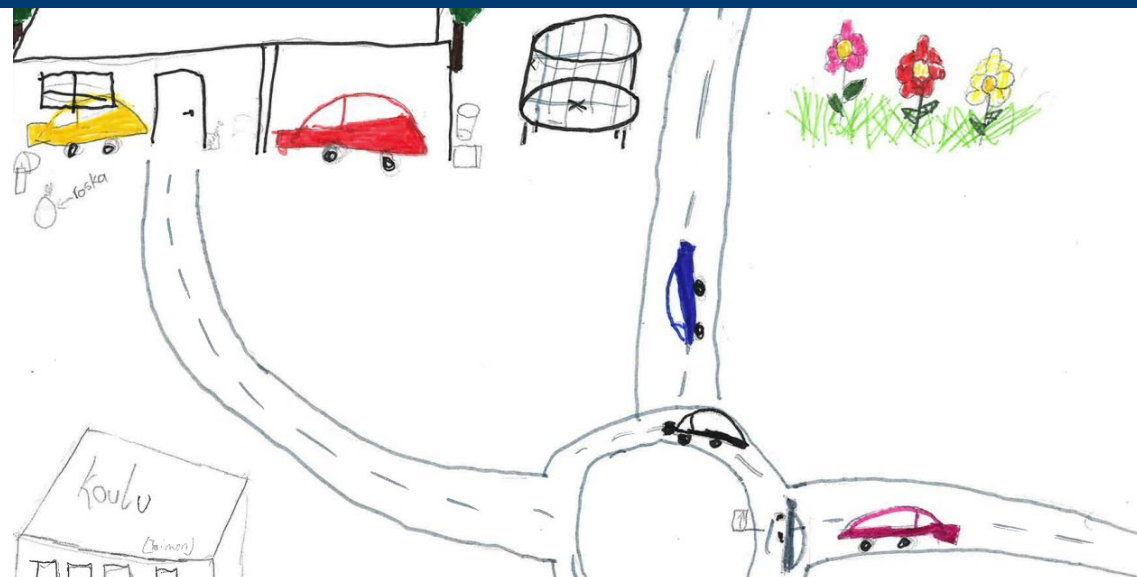
Tarkistetaan koulukohtaisesti koulun ympäristön liikenneolosuhteet ja selvitetään, onko tarvetta rauhoittaa autoliikennettä koulujen ympäristössä ja samalla priorisoida kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita. Mahdollisuuksien mukaan oppilaat osallistetaan koulureittien kartoitukseen esim. kisailun avulla. Alustavat rauhallisen liikkumisen vyöhykkeet ja periaatteet on määritelty tavoiteverkon 2035 tärkeimmissä kävelyalueissa. Työssä hyödynnetään Fiksusti kouluun –ohjelman verkostoa, oppeja ja tuloksia. Rauhoittamalla liikenneympäristöä mahdollistetaan lasten itsenäinen liikkuminen.

Vastuu: Kunnallistekniset palvelut, koulut

3. LUOKKALAISEN KUVAUS: KOULUMATKANI PYÖRÄLLÄ



3. LUOKKALAISEN KUVAUS: KOULUMATKANI AUTOLLA



Päivittäisellä koulumatkalla on iso merkitys lasten liikkumiseen ja ympäristöön liittyviin kokemuksiin. Esimerkistä huomaa pyörällä kulkevan lapsen monipuoliset ja rikkaat havainnot verrattuna autolla kuljetettavan lapsen havaintoihin. Lähde: Raisiolaisten 3. luokkalaisten kuvaus koulumatkasta.



ME RAISIOSSA EDISTETÄÄN KÄVELYÄ JA PYÖRÄILYÄ ROHKEASTI UUDELLA TAVALLA

21. KORVAMERKITÄÄN RAHOITUS "KÄVELY- JA PYÖRÄTIET KUNTOON" -OHJELMALLE

Säilytetään vuonna 2023 aloitettu korvamerkitty rahoitus pienille ja kustannustehokkaille kävely- ja pyöräilyolosuhteiden parantamistoimille. Rahoitus on tarkoitettu esim. risteysjärjestelyiden, katumerkintöjen, opastuksen, esteettömyyden parantamiseen. Rahoituksen tukena hyödynnetään aktiivisesti EU:n, valtion tai alueellisia rahoitustukia kävelyn ja pyöräilyinfran toteuttamiseen.

Vastuu: Kunnallistekniset palvelut, konsernipalvelut (strateginen johtaminen)

22. JATKETAAN "TÄSTÄ TIETÄÄ KAIKKI" - KÄYTÄNTÖÄ

Edistämishjelmaa on tehty tiiviissä yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Työtä jatketaan ja vahvistetaan säännöllisellä käytännöllä, jossa kuulumisia ja toimenpiteiden edistymistä tiedotetaan henkilökunnalle, päättäjille ja tärkeimmille sidosryhmille vähintään kerran vuodessa (keinoja mm. käpy-kahvit, kokousasiakohta kaupungin johtoryhmän kokouksissa, kaupungin järjestämien tapahtuman yhteydessä, vapaamuotoisen uutiskirjeen muodossa). Lisäksi suunnitellaan tärkeimmät teemat/tapahtumat/hankkeet, joista halutaan vuoden aikana viestiä asukkaille ja toteutetaan suunnitelma. Suunnitelma päivitetään vuosittain.

Vastuu: Käpy-työryhmä, viestintä

23. NIMITETÄÄN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEN TYÖRYHMÄ

Ryhmän tehtävänä on ohjelman toimenpiteiden koordinointi, toteuttaminen, ohjelman toteutumisen seuranta sekä tulevan vuoden suunnittelu. Lisäksi tavoitteena on, että vähintään yksi työryhmän jäsen osallistuu vähintään kerran vuodessa alan koulutus/tiedotustilaisuuteen (esim. Pyöräilykuntien verkoston seminaarit, Traficomin valtionavustushankkeiden esittelytilaisuuksiin). Ryhmä kokoontuu 1-2 kertaa vuodessa ja ryhmässä on edustus eri toimialoilta ja tärkeimmistä sidosryhmistä.

Vastuu: Kaupunginjohtoryhmä (työryhmän nimeäminen)

YHTEENVETONA ESITETYT TOIMENPITEET VUOSILLE 2024-2035

1	PRIORISOIDAAN KÄVELIJÄN TARPEET KESKUSTAN SUUNNITTELUSSA
2	VARMISTETAAN TYÖMATKAPYÖRÄILYN SUJUUVUUS KESKUSTAN PÄÄREITEILLÄ
3	KEHITETÄÄN KESKUSTAN ELINVOIMAA YHDESSÄ YRITYSTEN JA ASUKKAIDEN KANSSA
4	YHTENÄISTETÄÄN PÄÄVERKON KUNNOSSAPIDON LAATUTASO
5	PILOTOIDAAN HARJAHIEKOITUS -MENETELMÄÄ
6	KEHITETÄÄN KUNNOSSAPIDON TOIMINTAMALLEJA
7	VARMISTETAAN TURVALLISET JA SUJUVAT KÄVELY- JA PYÖRÄILYREITIT TILAPÄISTEN LIIKENNEJÄRJESTELYIDEN AIKANA
8	VARMISTETAAN KÄVELYN JA PYÖRÄLIIKENTEEN KILPAILUKYKY UUSIEN ALUEIDEN SUUNNITTELUSSA
9	TOTEUTETAAN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN TAVOITEVERKKOA
10	PARANNETAAN KESTÄVIEN MATKAKETJUIEN MAHDOLLISUUKSIA
11	LISÄTÄÄN TYÖNANTAJA-YHTEISTYÖTÄ KESTÄVÄN LIIKKUMISEN EDISTÄMISESSÄ
12	HYÖDYNNETÄÄN TALVIKAUDEN MAHDOLLISUUKSIA
13	PARANNETAAN VALAISTUSTA TÄRKEIMMILLÄ REITEILLÄ JA ALUEILLA
14	LAADITAAN REITTIKUVAUKSET TÄRKEIMMISTÄ KÄVELY- JA PYÖRÄREITEISTÄ
15	PARANNETAAN OPASTUSTA TÄRKEIMMILLÄ REITEILLÄ JA ALUEILLA
16	TOTEUTETAAN MATALAN KYNNYKSEN TOIMENPITEITÄ
17	SELKEYTETÄÄN 1-2. LUOKKALAISTEN PYÖRÄILYSÄÄNTÖÄ
18	PARANNETAAN KOULUIEN, OPPILAITOSTEN JA HARRASTUSPAIKKOJEN PYÖRÄPYSÄKÖINTIÄ
19	TIIVISTETÄÄN NYKYISTÄ SEURAYHTEISTYÖTÄ LIITTYEN AKTIIVISIIN JA ITSENÄISIIN HARRASTUSMATKOIHIN
20	LUODAAAN RAUHALLISEN LIIKENTEEN ALUEITA KOULUIEN YMPÄRILLE
21	KORVAMERKITÄÄN RAHOITUS "KÄVELY- JA PYÖRÄTIE KUNTOON" -OHJELMALLE
22	JATKETAAN "TÄSTÄ TIETÄÄ KAIKKI" - KÄYTÄNTÖÄ
23	NIMITETÄÄN KÄVELYN JA PYÖRÄILYN EDISTÄMISEN TYÖRYHMÄ

ENSIMMÄISEN VUODEN 2024 ASKELEET JA POLKAISUT

Ehdotuksena on, että ohjelman jalkauttaminen aloitetaan varmistamalla edistämistyön resursointi ja lisäämällä tietoisuutta edistämistyöstä niin asukkaiden, päättäjien kuin kaupungin omien asiantuntijoiden suuntaan.

Ehdotuksia vuodelle 2024:

- Nimetään kävelyn ja pyöräilyn työryhmä, joka kokoaa ja koordinoi edistämistyötä (tp. 23)
- Käpy- ryhmä toimesta suunnitellaan, miten kävelystä, pyöräilystä ja sen edistämisestä viestitään vuoden aikana kaupungin sisäisesti, asukkaille ja päättäjille (tp. 22)
- Varmistetaan korvamerkitty rahoitus vuodelle 2025 (tp. 21)
- Valitaan lisäksi 1-3 toimenpidettä, joita lähdetään yhteistyössä edistämään tulevan vuoden aikana.

09 SEURANTA

Ohjelmassa asetettujen tavoitteiden toteutumista ja toimenpiteiden vaikuttavuutta seurataan vuosittain kaupungin kävelyn ja pyöräilyn työryhmässä. Työryhmä raportoi tuloksista ja ohjelman toimenpiteiden etenemisestä kaupungin johtoryhmälle. Seuranta toimii tulevien toimenpiteiden suunnittelussa ja resurssien ohjaamisen työkaluna. Lisäksi edistämishojelman kuulumisia viestitään säännöllisesti myös päättäjille ja asukkaille. Tavoitteiden mittaristossa on esitetty vuoden 2023 tilanne ja tavoiteluku vuodelle 2035, johon pyritään (ei sitova).

MITTARISTO, JONKA AVULLA SEURATAAN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMISTA:	<u>2023:</u>	<u>2035 (tavoite):</u>
1. Kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus (%, Valtakunnallinen henkilöliikennetutkimus, HLT)	30 %	50 %
2. Jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden määrien kehittyminen pääreiteillä (KAVL, laskimet)	Lähtötaso	+30 %
3. Asukastyytyväisyys lumenauraukseen ja liukkauden torjuntaan jalankulku- ja pyöräteillä (%-osuus ”hyvin-vastauksista”, yhdyskuntateknisten palveluiden tutkimus)	42/ 45%	70/70 %
4. Asukastyytyväisyys kävelyn ja pyöräilijän olosuhteisiin (%-osuus: Erittäin tyytyväinen, tyytyväinen, Asukaskysely)	70/45 %	80/80 %
5. Asukastyytyväisyys keskustan olosuhteisiin kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta (%-osuus: Erittäin tyytyväinen, tyytyväinen, Asukaskysely)	xx %	80 %
6. 8-luokkalaisten fyysinen kunto terveyttä haittaavalla ja kuluttavalla tasolla (%-osuus, Move-mittaus)	51 %	0 %
7. Kävelyn ja pyöräilyn <u>erillinen määräraha</u> investointeihin/ kunnossapitoon (€/as/vuosi, Talousohjelma) <i>*luvut perustuvat arvioon.</i>	16/16 €/as	20/ 20 €/as

10 LIITTEET

1. KÄVELYN JA PYÖRÄILYN PÄÄVERKKO 2035
2. ASUKASKYSELYN YHTEENVETO (05/2023)